



Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation

1. / 2. / 3. Ausfertigung / Abschrift

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 28 Abs. 1 PBefG

für den

barrierefreien Ausbau der  
U-Bahn-Haltestelle Klosterstern

Trägerin des Vorhabens:

Hamburger Hochbahn AG  
Steinstraße 5  
20095 Hamburg

Freie und Hansestadt Hamburg  
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation  
Planfeststellungsbehörde  
Alter Steinweg 4  
20459 Hamburg  
Gz.: RP22/150.1413-404

Hamburg, den 11.03.2015

## Inhaltsverzeichnis:

|          |  |    |
|----------|--|----|
| 1        | Entscheidung.....  | 5  |
| 1.1      | Tenor.....   | 5  |
| 1.2      | Planunterlagen .....   | 5  |
| 1.2.1    | Festgestellte Planunterlagen .....   | 5  |
| 1.2.2    | Unterlagen zur Information .....   | 5  |
| 1.3      | Zusagen und Kontrolle der Subunternehmer .....   | 6  |
| 1.4      | Sondernutzung öffentlicher Wege.....   | 7  |
| 1.5      | Entscheidung über Entwässerungsantrag.....   | 7  |
| 1.6      | Umweltauswirkungen.....  | 7  |
| 1.7      | Nebenbestimmungen, Genehmigungen und Erlaubnisse .....   | 7  |
| 1.7.1    | Baubedingte Immissionen .....  | 7  |
| 1.7.2    | Baustelleneinrichtungsflächen .....  | 8  |
| 1.7.3    | Anlieferzonen .....  | 8  |
| 1.7.4    | Bauablaufplanung.....  | 9  |
| 1.7.5    | Information der Anlieger .....   | 9  |
| 1.7.6    | Genehmigung nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der<br>Straßenbahnen (BOStrab).....   | 9  |
| 1.7.7    | Denkmalschutz .....  | 9  |
| 1.7.8    | Gestaltung des Aufzuges.....   | 9  |
| 1.7.9    | Leistungsarbeiten .....  | 9  |
| 1.7.9.1  | Leitungen der Hamburger Stadtentwässerung.....   | 9  |
| 1.7.9.2  | Leitungen der Hamburger Wasserwerke GmbH .....   | 10 |
| 1.7.9.3  | Leitungen von Vattenfall Europe Netzservice GmbH .....   | 10 |
| 1.7.10   | Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen.....  | 10 |
| 1.7.11   | Abwasserrechtliche Anforderungen .....   | 11 |
| 1.7.12   | Baumschutz.....  | 11 |
| 1.7.13   | Behindertenparkplatz Nr. 993/94 .....  | 11 |
| 1.7.14   | Im Erörterungstermin gestellte Anträge.....  | 11 |
| 1.7.14.1 | Bauzeitliche und dauerhafte Aufrechterhaltung des<br>Behindertenparkplatzes Nummer 993/94 und der Anlieferzonen im<br>Eppendorfer Baum .....   | 11 |
| 1.7.14.2 | Baustellen- und Baustelleneinrichtungsflächen sind eindeutig zu<br>definieren unter Beachtung der Belange der Geschäftsleute und<br>Anlieger (d. h. Erhalt von Anlieferzonen und Parkplätzen sowie<br>möglichst wenig optische Abschirmung und baustellentypische<br>Beeinträchtigung) ..... | 11 |
| 1.7.14.3 | Die architektonische Gestaltung des Fahrstuhls soll in einem<br>Architektenwettbewerb unter Beteiligung der Anwohner erfolgen. ....  | 11 |

|            |  |    |
|------------|--|----|
| 1.7.14.4   | Es soll angeordnet werden, dass der Baubeginn für den Fahrstuhl erst 2016 ist.....   | 11 |
| 1.7.14.5   | Die Verlegung der Überlieger während der Bauzeit zur Schaffung von Anlieferzone/Baustelleneinrichtung, um die Verkehrssituation auch im Hinblick auf ihre Belange zu entzerren, soll geprüft werden..... | 11 |
| 1.7.14.6   | Ein stringenter Bauablauf soll mittels Auflage planfestgestellt werden. ....   | 11 |
| 1.8        | Hinweise.....  | 12 |
| 1.8.1      | Ansprechpartner der Hamburger Hochbahn AG .....  | 12 |
| 1.8.2      | Kampfmittel .....  | 12 |
| 1.8.3      | Grundstücksentwässerung .....  | 12 |
| 1.8.4      | Regelungen über Kostentragung .....  | 13 |
| 2          | Begründung.....  | 13 |
| 2.1        | Verfahrensgang .....   | 13 |
| 2.2        | Planrechtfertigung .....   | 13 |
| 2.3        | Umweltverträglichkeit.....   | 14 |
| 2.4        | Variantenprüfung .....   | 14 |
| 2.5        | Leitungsarbeiten .....   | 16 |
| 2.6        | Baubedingte Immissionen .....  | 16 |
| 2.7        | Baustelleneinrichtungsflächen .....  | 16 |
| 2.8        | Anlieferzonen .....  | 16 |
| 2.9        | Bauablaufplanung.....  | 17 |
| 2.10       | Information der Anlieger .....   | 17 |
| 2.11       | Genehmigung nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab).....  | 17 |
| 2.12       | Architektonische Gestaltung des Aufzugshäuschens.....  | 17 |
| 2.13       | Entscheidung über die Stellungnahmen.....  | 18 |
| 2.13.1     | Stellungnahmen der Behörden und anderen Träger öffentlicher Belange .....  | 18 |
| 2.13.1.1   | Grundsätzliche Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen:.....   | 19 |
| 2.13.1.2   | Vattenfall Europe Netzservice GmbH .....   | 19 |
| 2.13.1.3   | Kulturbehörde - Denkmalschutzamt.....  | 20 |
| 2.13.1.4   | Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz – Amt für Verbraucherschutz .....   | 21 |
| 2.13.1.5   | Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt .....  | 22 |
| 2.13.1.6   | Polizei Hamburg – Verkehrsdirektion – VD 52 .....  | 23 |
| 2.13.1.7   | HamburgWasser.....   | 24 |
| 2.13.1.7.1 | Hamburger Stadtentwässerung AöR .....  | 24 |
| 2.13.1.7.2 | Hamburger Wasserwerke GmbH .....   | 25 |
| 2.13.1.8   | Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer .....  | 25 |
| 2.13.1.9   | Hamburger Verkehrsverbund GmbH .....   | 26 |

|           |   |    |
|-----------|---|----|
| 2.13.1.10 | AG Naturschutz .....  | 30 |
| 2.13.1.11 | Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V. .... | 35 |
| 2.13.1.12 | Bezirksamt Eimsbüttel .....   | 39 |
| 2.14      | Entscheidung über die Einwendungen .....                              | 40 |
| 2.14.1    | Einwendung 1 .....  | 40 |
| 2.14.2    | Einwendung 2 .....  | 63 |
| 2.14.3    | Einwendung 3 .....  | 63 |
| 2.14.4    | Einwendung 4 .....  | 63 |
| 2.14.5    | Einwendung 5 .....  | 68 |
| 2.14.6    | Einwendung 6 .....  | 68 |
| 2.15      | Entscheidung über die Einwendungen zur Planänderung .....             | 68 |
| 2.15.1    | Einwendung Ä1 .....   | 68 |
| 2.15.2    | Einwendung Ä2 .....   | 70 |
| 3         | Gesamtabwägung .....  | 74 |
| 4         | Kosten .....  | 74 |
| 5         | Rechtsmittelbelehrung .....   | 74 |
| 6         | Anhang: Schlüsselnummernverzeichnis .....                             | 75 |

## 1 Entscheidung

### 1.1 Tenor

Nach § 28 Abs. 1 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wird der Plan für den **barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Haltestelle Klosterstern** festgestellt. Die Bestandteile des Plans sind nachfolgend unter 1.2.1 S. 5 f. aufgeführt.

Die vom Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit sind im Rahmen der Abwägung berücksichtigt worden. Bei dem Vorhaben handelt es sich nicht um ein Vorhaben, für das nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

### 1.2 Planunterlagen

Der Planfeststellungsantrag besteht aus den nachstehenden festgestellten und den lediglich zur Information enthaltenen Unterlagen. Nachträglich eingereichte bzw. geänderte Unterlagen sind in blau dargestellt, durch geänderte Unterlagen ersetzte Unterlagen in ~~blau durchgestrichen~~.

#### 1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

| Anlage  | Maßstab          | Plannummer                     |
|---|------------------|--------------------------------|
| Erläuterungsbericht inkl. Variantenuntersuchung |                  |                                |
| Verkehrsplan                                    | 1:250            | 1 C (260) 225/ 0024b           |
| <del>Baustelleneinrichtung Haltestelle</del>    | <del>4:500</del> | <del>1 C (260) 245/ 0001</del> |
| Baustelleneinrichtung Haltestelle               | 1:500            | 1 C (260) 245/ 0001b           |
| <del>Bahnsteigerhöhung_Grundriss, Schnitt</del> | <del>4:200</del> | <del>1 C (260) 225/ 0019</del> |
| Bahnsteigerhöhung Grundriss, Schnitt            | 1:200            | 1 C (260) 225/ 0019b           |
| Aufzug_Grundrisse, Schnitte                     | 1:100            | 1 C (260) 225/ 0020            |
| Aufzug_Ansichten                                | 1:100            | 1 C (260) 225/ 0021            |
| <del>Schalterhalle A_Grundriss</del>            | <del>4:100</del> | <del>1 C (260) 225/ 0022</del> |
| Schalterhalle A_Grundriss                       | 1:100            | 1 C (260) 225/ 0022b           |
| <del>Schalterhalle A_Schnitte, Ansichten</del>  | <del>4:100</del> | <del>1 C (260) 225/ 0023</del> |
| Schalterhalle A_Schnitte, Ansichten             | 1:100            | 1 C (260) 225/ 0023b           |

#### 1.2.2 Unterlagen zur Information

| Anlage              | Maßstab | Plannummer          |
|---------------------|---------|---------------------|
| Lageplan            | 1:250   | 1 C (260) 225/ 0018 |
| Entwässerungsantrag |         |                     |

|   |       |                     |
|---|-------|---------------------|
| Sielanlagen_Grundriss Bahnsteig + SH-A                          | 1:250 | 1 C (260) 272/ 0009 |
| Protokoll Abstimmung LAG, LSB, BSG, HVV vom 09.07.2014          |       |                     |
| Besprechungsvermerk Abstimmung BWVI/TAB vom 09.01.2014          |       |                     |
| Aktenvermerk 03 Fachgespräch, LSBG vom 20.05.2014               |       |                     |
| Besprechungsvermerk Abstimmung Denkmalschutzamt vom 14.01.2014  |       |                     |
| Schreiben BSU/LP/A Abstimmung OD vom 21.03.2014                 |       |                     |
| Schreiben LSBG vom 18.08.2014, Zustimmung Variantenuntersuchung |       |                     |
| Verkehrsplan  | 4:250 | 4 C (260) 225/ 024  |
| Leitungstrassenplan   | 1:250 | 1 C (260) 225/ 026  |
| Varianten Umplanung Bushaltestelle Nord Alternative 1           |       |                     |
| Varianten Umplanung Bushaltestelle Nord Alternative 2           |       |                     |
| Brandschutztechnische Stellungnahme TÜV Nord vom 23.12.2013     |       |                     |
| Kampfmittelbescheid mit Anlage                                  |       | BSI/F046-14/02458_1 |
| Erläuterung zur Variantenuntersuchung                           |       |                     |
| Vorprüfung zur Umweltverträglichkeit                            |       |                     |

### 1.3 Zusagen und Kontrolle der Subunternehmer

Die Vorhabenträgerin ist verpflichtet, die im Planfeststellungsverfahren, insbesondere die im Erörterungstermin abgegebenen sowie die in diesem Planfeststellungsbeschluss wiedergegebenen Zusagen einzuhalten und bei der Ausführungsplanung und Baudurchführung zu beachten.

Sie sind Teil der Vorhabenbeschreibung und deswegen bei Verwirklichung des Vorhabens umzusetzen. Spätere Zusagen gehen im Zweifel den früheren Zusagen vor.

Die Vorhabensträgerin ist ebenso verpflichtet, die Beachtung der in diesem Planfeststellungsbeschluss zum Schutz der Anlieger angeordneten Nebenbestimmungen durch ihre Subunternehmer zu gewährleisten.

## **1.4 Sondernutzung öffentlicher Wege**

Dieser Planfeststellungsbeschluss umfasst die erforderlichen Sondernutzungserlaubnisse nach § 19 Abs. 1 HWG für die notwendigen Baustelleneinrichtungsflächen auf der Grundlage des Plans 1 C (260) 245/0001b, soweit dafür öffentliche Wege nach dem HWG in Anspruch zu nehmen sind. Entscheidungen über die Erhebung von Gebühren sind nicht Gegenstand dieser Planfeststellung und richten sich nach einschlägigen vertraglichen und gesetzlichen Vorschriften.

## **1.5 Entscheidung über Entwässerungsantrag**

Der Antrag auf Herstellung (Bau) einer Sielanschlussleitung (Unterlage 3 der Antragsunterlagen „Entwässerungsantrag“) ist durch die Genehmigungen 607192 vom 20.10.2014 und 607418 vom 09.01.2015 durch die Hamburger Stadtentwässerung unter Berücksichtigung von Nebenbestimmungen und Auflagen genehmigt worden. Eine Entscheidung über diesen Antrag im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses ist insofern nicht mehr erforderlich. Gleichwohl ist der Inhalt der Genehmigungen nachvollzogen und in die Abwägung eingestellt worden.

## **1.6 Umweltauswirkungen**

Für die beantragte Maßnahme wurde eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durchgeführt. Von der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung wird abgesehen.

Das Vorhaben kann nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde auf Grund übersichtlicher Prüfung unter Berücksichtigung der gesetzlichen Kriterien keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben, die nach §12 UVPG zu berücksichtigen wären.

Die Feststellung ist im Amtlichen Anzeiger Nr. 77 vom 30.09.2014, S. 1812 bekannt gemacht worden.

## **1.7 Nebenbestimmungen, Genehmigungen und Erlaubnisse**

### **1.7.1 Baubedingte Immissionen**

Der Baustellenbetrieb ist so zu organisieren, dass die Auswirkungen auf die Umwelt auf ein Minimum beschränkt werden.

Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, während der Durchführung der Baumaßnahme die Einhaltung der aufgrund des Bundesimmissionsschutzgesetzes erlassenen oder fortgeltenden Rechtsverordnungen und allgemeinen Verwaltungsbestimmungen sowie der VDI-Richtlinien und sonstigen rechtlichen und technischen Vorschriften zur Minderung von Immissionsbelastungen zu gewährleisten. Schädliche Umwelteinwirkungen, etwa durch Lärm-, Geruchs-, Staub- und Erschütterungsimmissionen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, sind zu verhindern, und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß zu beschränken (vgl. § 22 Abs. 1 BImSchG). Insbesondere sind die Bestimmungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) zu beachten. Es dürfen nur Arbeitsgeräte eingesetzt werden, die nach dem Stand der Technik schalldämmend und schadstoffarm sind.

Folgende Lärmschutzmaßnahmen sind insbesondere umzusetzen:

Außerhalb der U-Bahn-Haltestelle Klosterstern dürfen, mit Ausnahme von nicht bereits während des Tages möglichen Materialtransporten, keine nächtlichen Arbeiten durchgeführt werden.

Die Treppenzugänge der U-Bahn-Haltestelle Klosterstern sind während der Bautätigkeiten innerhalb der Haltestelle, die die Richtwerte der AVV-Baulärm überschreiten könnten, durch schalldichtes Verschließen vor herausdringendem Schall abzuschirmen.

Für den Deckendurchbruch zur Herstellung des Aufzugs ist auf der Straßenebene eine den Schall abschirmende Einhausung vorzunehmen.

(s. Ziff. 2.6)

### **1.7.2 Baustelleneinrichtungsflächen**

Die Lage und der Umfang der zulässigen Baustelleneinrichtungsflächen ergibt sich aus Plan 1 C (260) 245/0001b.

Während der geplanten Sperrpause im U-Bahn-Betrieb vom 16.07.2015 bis 26.08.2015 ist eine zeitgleiche beidseitige Nutzung der Baustelleneinrichtungsflächen im Eppendorfer Baum im Bereich der Zugänge zulässig. Anschließend dürfen diese Flächen nur auf einer Seite zur Zeit verwendet werden.

Die Baustelleneinrichtungsflächen sowie die Baustelle selbst sind, soweit sie nicht mehr benötigt werden, unverzüglich zurückzubauen.

Die Einzäunung der Baustelleneinrichtungsflächen ist im Hinblick auf ihre Abschirmungswirkung je nach Wunsch der Inhaber der hinter den Baustelleneinrichtungsflächen verborgenen Geschäfte entweder möglichst transparent (z.B. Einzäunung mit Gittern) oder blickdicht herzustellen. Die baustellentypischen Beeinträchtigungen sind mit Rücksicht auf den Geschäftsbetrieb sowie die Kunden und Anwohner zu minimieren. Des Weiteren hat die Vorhabensträgerin mit den Inhabern der hinter den Baustelleneinrichtungsflächen verborgenen Geschäften das Anbringen von Hinweisschildern/Wegweisern auf die Geschäfte abzustimmen. Die Hinweisschilder/Wegweiser sollen an der Einzäunung der Baustelleneinrichtungsflächen angebracht werden. Das Anbringen von Werbung ist aufgrund bestehender Werbeverträge auf öffentlichen Wegen unzulässig.

Die Baustelleneinrichtungsflächen dürfen (mit Ausnahme der Baustelleneinrichtungsfläche im Kreisverkehr Klosterstern) nicht für das Aufstellen von Dixi-Toiletten benutzt werden.

Die nicht in Anspruch genommenen Gehwege im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen müssen weiterhin barrierefrei nutzbar sein und sind sauber zu halten.

Die dauerhafte Erreichbarkeit der Wohnungen und Ladengeschäfte ist sicherzustellen.

Dies gilt insbesondere auch für die Ver- und Entsorgung sowie die Erreichbarkeit für Rettungsdienste und Feuerwehr.

### **1.7.3 Anlieferzonen**

Die vorhandenen Anlieferzonen im Eppendorfer Baum dürfen weder durch Baustelleneinrichtungsflächen noch durch das Abstellen von Fahrzeugen, Baumaschinen u.ä. temporär oder dauerhaft in Anspruch genommen werden. Eine Nutzung der Anlieferzonen ist lediglich für Be- und Entladevorgänge zulässig, sie soll nach Möglichkeit nicht zu den Hauptbelieferungszeiten der anliegenden Geschäfte erfolgen. (s. Ziff. 2.8).

Um die Inanspruchnahme der Anlieferzonen durch Be- und Entladevorgänge zu reduzieren, sollen soweit möglich Arbeitszüge für den Materialtransport verwendet werden (s. Ziff. 2.15.1).



#### **1.7.4 Bauablaufplanung**

Die Bauablaufplanung ist daraufhin auszurichten, den Zeitraum der Inanspruchnahme der benötigten Flächen sowie die von der Baumaßnahme ausgehenden Auswirkungen so gering wie möglich zu halten (s. Ziff. 2.9).

#### **1.7.5 Information der Anlieger**

Sofern anliegerrelevante Bautätigkeiten anstehen (z.B. Herstellen von Baustelleneinrichtungsflächen, lärmintensive Tätigkeiten), hat die Vorhabensträgerin die voraussichtlich betroffenen Anlieger rechtzeitig vorab darüber zu informieren (s. Ziff. 2.10).

#### **1.7.6 Genehmigung nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)**

Die Planfeststellung umfasst nicht die Prüfung der Bauunterlagen für Betriebsanlagen. Der Zustimmungsbescheid gemäß § 60 BOStrab ist gesondert bei der Technischen Aufsicht über Straßen- und U-Bahnen der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation zu beantragen (s. Ziff. 2.11).

#### **1.7.7 Denkmalschutz**

Die Details der Gestaltung der denkmalgeschützten U-Bahn-Haltestelle Klosterstern sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Kulturbehörde – Denkmalschutzamt abzustimmen (s. Ziff. 2.13.1.3).

#### **1.7.8 Gestaltung des Aufzuges**

Die Details der architektonischen Gestaltung des Aufzuges (z.B. Materialien, Farbgebung) sind im Rahmen der Ausführungsplanung mit der Kulturbehörde – Denkmalschutzamt und dem Oberbaudirektor abzustimmen (s. Ziff. 2.12, 2.13.1.3 und 2.13.1.10).

#### **1.7.9 Leitungsarbeiten**

Über die Einzelheiten einer Umlegung oder eines Ausbaus von Leitungen sowie die Sicherung der verbleibenden Leitungen während der Baudurchführung sind mit der jeweils zuständigen Leitungsverwaltung rechtzeitig vor dem geplanten Baubeginn entsprechende Absprachen zu treffen, die insbesondere die Art der Baudurchführung und die einzuhaltenden Sicherheitsvorkehrungen betreffen. Soweit sich eine Betroffenheit erst während der Durchführung der Arbeiten zeigt, sind die genannten Stellen unverzüglich zu informieren.

Bei Arbeiten in der Nähe von oder an Leitungen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik sowie in technischer Hinsicht die einschlägigen Merkblätter der Leitungsunternehmen zu beachten. Vor Beginn der Bauarbeiten ist die genaue Lage der Leitungen durch Probeaufgrabungen oder andere technische Ortungsmaßnahmen festzustellen. Sämtliche Schacht- und Kanalbauwerke, auch im Bau befindliche, sind vor dem Betreten durch Kontrollmessungen auf Gasfreiheit zu überprüfen. Leitungen, die durch das Vorhaben gefährdet werden können, sind durch mit dem jeweiligen Leitungsunternehmen abzustimmende Maßnahmen gegen Beschädigungen durch Bauarbeiten zu sichern (s. Ziff. 2.5).

##### **1.7.9.1 Leitungen der Hamburger Stadtentwässerung**

Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.

Schäden, die im Zusammenhang mit der beantragten Maßnahme an den Sielanlagen entstehen, sind auf Kosten der Vorhabensträgerin durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen.

Bäume dürfen nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles).

Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.

Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten der Vorhabensträgerin aus den Sielanlagen entfernt.

Sielanschlussleitungen, die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen.

Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen.

Vor Beginn und nach Ende ist der zuständige Sielbezirksleiter (Sielbezirk Mitte, Telefon: 040 / 7888 32000), zu verständigen.

#### **1.7.9.2 Leitungen der Hamburger Wasserwerke GmbH**

Die Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von min. 2,0 m zu den Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.

Bei Vertikalbohrungen ist zu den Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1,0 m einzuhalten.

Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen, da die Kabeltrassen größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet sind.

Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 781951) zu melden. Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel: 7888-34990.

#### **1.7.9.3 Leitungen von Vattenfall Europe Netzservice GmbH**

Sofern ein Kran oder eine Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich der Leitungstrasse geplant ist, darf eine maximale Druckbelastung von 0,1 N/mm<sup>2</sup> auf die Kabel nicht überschritten werden.

#### **1.7.10 Straßenverkehrsbehördliche Anordnungen**

Alle straßenverkehrsbehördlichen Anordnungen in Bezug auf die Regelung des Straßenverkehrs, die bauzeitliche Fuß- und Radwegführung sowie das Einrichten und Absichern von Baustellen, bleiben der Ausführungsplanung überlassen und sind zeitgerecht vor Baubeginn mit der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des PK 17 abzusprechen und von dieser anordnen zu lassen (s. Ziff. 2.13.1.6).

### **1.7.11 Abwasserrechtliche Anforderungen**

Die Abwasserhebeanlage ist nach DIN EN 12056-4 einzubauen und zu warten. Die Hebeanlage ist mit einer optisch-akustischen Warnanlage zu versehen, die bei einem Ausfall einer Pumpe den Störfall signalisiert.

Nach der DIN EN 1610 Abschnitt 13 sind alle neu erdverlegten Abwasserleitungen, Schächte und Inspektionsöffnungen nach der Verfüllung des Rohrgrabens und der Entfernung des Verbaus mittels einer Druckprüfung auf Dichtheit zu prüfen (s. Ziff. 2.13.1.5).

### **1.7.12 Baumschutz**

Vorhandene Bäume im Bereich der Baustelle und der Baustelleneinrichtungsflächen sind durch geeignete Maßnahmen vor Schäden zu schützen (s. Ziff. 2.3).

### **1.7.13 Behindertenparkplatz Nr. 993/94**

Der Behindertenparkplatz Nr. 993/94 ist sowohl bauzeitlich als auch dauerhaft von Beeinträchtigungen frei zu halten. Die dauerhafte barrierefreie Erreichbarkeit des Behindertenparkplatzes ist zu gewährleisten (s. Ziff. 2.14.1).

### **1.7.14 Im Erörterungstermin gestellte Anträge**

#### **1.7.14.1 Bauzeitliche und dauerhafte Aufrechterhaltung des Behindertenparkplatzes Nummer 993/94 und der Anlieferzonen im Eppendorfer Baum**

Es wird auf Ziff. 1.7.13 und Ziff. 1.7.3 verwiesen.

#### **1.7.14.2 Baustellen- und Baustelleneinrichtungsflächen sind eindeutig zu definieren unter Beachtung der Belange der Geschäftsleute und Anlieger (d. h. Erhalt von Anlieferzonen und Parkplätzen sowie möglichst wenig optische Abschirmung und baustellentypische Beeinträchtigung)**

Es wird auf Ziff. 1.7.2 und Ziff. 1.7.3 verwiesen.

#### **1.7.14.3 Die architektonische Gestaltung des Fahrstuhls soll in einem Architektenwettbewerb unter Beteiligung der Anwohner erfolgen.**

Der Antrag wird abgelehnt. Es wird auf Ziff. 2.12, 1.7.7 und Ziff. 1.7.8 verwiesen.

#### **1.7.14.4 Es soll angeordnet werden, dass der Baubeginn für den Fahrstuhl erst 2016 ist.**

Der Antrag wird abgelehnt. Die Vorhabensträgerin hat eine entsprechende Zusage im Laufe des Verfahrens abgegeben (s. auch Ziff. 2.14.1). Die Bindung der Vorhabensträgerin mittels einer Auflage ist unverhältnismäßig, da ein schützenswerter Belang des Antragstellers nicht erkennbar ist.

#### **1.7.14.5 Die Verlegung der Überlieger während der Bauzeit zur Schaffung von Anlieferzone/Baustelleneinrichtung, um die Verkehrssituation auch im Hinblick auf ihre Belange zu entzerren, soll geprüft werden.**

Die Vorhabensträgerin hat auf einen Überlieger dauerhaft und auf einen weiteren Überlieger während der Sperrpause verzichtet. Hierdurch können Teilflächen der Bushaltestellen als Baustelleneinrichtungsflächen genutzt und im Gegenzug auf die Nutzung der Anlieferzone für Baustelleneinrichtungsflächen verzichtet werden.

#### **1.7.14.6 Ein stringenter Bauablauf soll mittels Auflage planfestgestellt werden.**

Es wird auf Ziff. 1.7.4 verwiesen.

Weitere Begründungen der Nebenbestimmungen, Genehmigungen und Erlaubnisse ergeben sich aus den Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zu den Einwendungen und Stellungnahmen.

## **1.8 Hinweise**

### **1.8.1 Ansprechpartner der Hamburger Hochbahn AG**

Für Fragen zu der beantragten Maßnahme steht die Vorhabensträgerin unter folgender Telefonnummer zur Verfügung:

Tel.. 040/3288-0

Anschrift:  
Hamburger Hochbahn AG  
Steinstraße 5  
20095 Hamburg

### **1.8.2 Kampfmittel**

Bauliche Maßnahmen, die mit Eingriffen in den Baugrund verbunden sind, sind erst nach Einholung einer Auskunft über das Vorliegen eines Kampfmittelverdachts auf den betroffenen Flächen zulässig. Dies gilt nicht für öffentliche Baudienststellen im Sinne des § 6 Abs. 5 KampfmittelVO. Besteht ein konkreter Verdacht auf Kampfmittel, sind geeignete Maßnahmen vorzunehmen, soweit diese zur Verhinderung von Gefahren und Schäden durch Kampfmittel bei der Durchführung der Bauarbeiten erforderlich sind. Näheres regelt die KampfmittelVO, hier insbesondere §§ 5 bis 9.

### **1.8.3 Grundstücksentwässerung**

Nach § 17b HmbAbwG ist der zuständigen Behörde die Dichtheit der im Erdreich neu hergestellten Grundstücksentwässerungsanlagen vor der erstmaligen Inbetriebnahme unaufgefordert nachzuweisen (Dichtheitsnachweis). Von dieser Nachweispflicht sind die Abwasseranlagen für die Ableitung des Niederschlagswassers ausgenommen, wenn sie nicht an ein Misch- oder Schmutzwassersiel angeschlossen sind und nicht im Zusammenhang mit Anlagen nach § 21 Anlagenverordnung sowie Anlagen zur Löschwasserrückhaltung stehen. Der Dichtheitsnachweis besteht aus einem Prüfbericht und einem Lageplan, in dem die geprüften und als dicht nachgewiesenen Abwasseranlagen dargestellt sind. Als Prüfbericht kann der auf der Internetseite „[www.hamburg.de/abwasser/formulare](http://www.hamburg.de/abwasser/formulare)“ bereit gestellte Vordruck P verwendet werden. Der Dichtheitsnachweis wird nur anerkannt, wenn die Prüfungen zum Nachweis der Dichtheit von einem nach § 13b Absatz 1 HmbAbwG anerkannten Fachbetrieb durchgeführt wurden.

Nachfolgend genannte Arbeiten dürfen gemäß § 13 Abs. 3 HmbAbwG nur von nach § 13 b HmbAbwG anerkannten Fachbetrieben, die das Zertifikat einer zugelassenen Zertifizierungsorganisation führen, ausgeführt werden:

- die Dichtheitsprüfungen der Grundstücksentwässerungsanlagen nach § 17 b HmbAbwG
- das Errichten, Ändern und Beseitigen von
  - o Grundstücksentwässerungsanlagen außerhalb und unterhalb von Gebäuden und
  - o Abwasserbehandlungsanlagen -z. B. Kleinkläranlagen, Fettabscheider und Abscheider für Leichtflüssigkeiten - innerhalb und außerhalb von Gebäuden.

Zuständige Stelle für die Bau-Überwachung der Grundstücksentwässerungsanlage ist: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Immissionsschutz und Betriebe, - Grundstücksentwässerung-, Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg Tel.: 42840- 5249. Fax: 427310 484 (s. Ziff. 2.13.1.5)

#### **1.8.4 Regelungen über Kostentragung**

Die Planfeststellungsbehörde trifft keine Bestimmungen zu Kostenfragen, wenn sich dies nicht aus Zusicherungen der Vorhabenträgerin oder anderer Beteiligter ergibt.

## **2 Begründung**

### **2.1 Verfahrensgang**

Die Hamburger Hochbahn AG (Vorhabensträgerin) hat als Vorhabenträgerin die Planunterlagen für das Vorhaben bei der Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde zur Durchführung des Planfeststellungsverfahrens gemäß § 28 Abs. 1 PBefG in Verbindung mit §§ 72 bis 78 des Hamburgischen Verwaltungsverfahrensgesetzes mit Schreiben vom 22.08.2014 eingereicht.

Die Planfeststellungs- und Anhörungsbehörde hat am 29.09.2014 unter Beifügung der Planunterlagen die betroffenen Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme bis zum 19.11.2014 aufgefordert.

Die Planunterlagen haben vom 06.10.2014 bis zum 05.11.2014 im Bezirksamt Eimsbüttel, Zentrum für Wirtschaftsförderung, Bauen und Umwelt, - WBZ 32 -, Grindelberg 62 (Erdgeschoss/Foyer), 20144 Hamburg (Montag 12 Uhr bis 16 Uhr, Dienstag 8 Uhr bis 12 Uhr, Donnerstag 10 Uhr bis 16 Uhr, Freitag 8 Uhr bis 12 Uhr) zur Einsicht ausgelegt. Die Einwendungsfrist endete am 19.11.2014.

Die öffentliche Auslegung wurde im Amtlichen Anzeiger Nr. 77 vom 30.09.2014, S. 1812 bekannt gemacht.

Im Amtlichen Anzeiger Nr. 6 vom 20.01.2015, Seite 143 ist der Erörterungstermin bekannt gemacht worden. Der Erörterung fand am 28.01.2015 statt. Die Niederschrift über den Erörterungstermin wurde am 12.02.2015 an die Beteiligten verschickt.

Mit Schreiben vom 09.02.2015 hat die Vorhabensträgerin eine Planänderung beantragt. Den von der Änderung erstmalig oder stärker Betroffenen Trägern öffentlicher Belange sowie Dritten wurde gemäß §§ § 29 Abs. 1a PBefG, 73 Abs. 8 HmbVwVfG mit Schreiben vom 12.02.2015 die Möglichkeit der Stellungnahme oder Einwendung innerhalb von 14 Tagen nach Zugang des Schreibens gegeben.

Einen neuerlichen Erörterungstermin hinsichtlich der Planänderung sieht § 73 Abs. 8 HmbVwVfG grundsätzlich nicht vor. Im Übrigen konnte auch nach § 29 Abs. 1a Nr. 5 PBefG auf die Durchführung eines Erörterungstermins hinsichtlich der Planänderung verzichtet werden, da der Sachverhalt umfangreich aufgeklärt ist, keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen sind und kein weiterer Informationsgewinn zu erwarten war.

### **2.2 Planrechtfertigung**

Die U-Bahn Haltestelle Klosterstern gehört zur Linie U1 im Stadtteil Eppendorf, Bezirk Eimsbüttel und liegt am Verkehrskreisel Klosterstern. Die Tunnelhaltestelle bildet mit der darüber liegenden Bushaltestelle eine Einheit und hat somit eine besondere Bedeutung für den ÖPNV im genannten Stadtteil und insbesondere für die Geschäftsstraße Eppendorfer Baum.

Der Zugang zum Bahnsteig findet über zwei Schalterhallen statt, ein Zugang am Eppendorfer Baum über Schalterhalle A und ein Zugang an der Rothenbaumchaussee über Schalterhalle B. Die Haltestelle wird täglich durchschnittlich von ca. 9.100 Fahrgästen genutzt (Stand: Dez. 2012). Ca. 2/3 der Fahrgäste verkehren über Schalterhalle A.

Antragsgegenstand ist im Wesentlichen

- der Einbau eines Aufzuges zwischen Bahnsteig und Straßenebene,
- die Herstellung von Bahnsteigvollerhöhungen,
- die Sanierung und Reparatur der Schalterhallen

sowie die daraus resultierenden Anpassungsmaßnahmen an den bestehenden Anlagen.

Der im beantragten Umfang vorgesehene barrierefreie Ausbau der U-Bahn-Haltestelle Klosterstern ist gerechtfertigt. Nach § 8 Abs. 3 PBefG ist für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Unter Zugrundelegung der Tatsache, dass die Barrierefreiheit eine gesellschaftliche Verpflichtung und eine Voraussetzung für die uneingeschränkte Teilhabe mobilitätseingeschränkter Menschen am ÖPNV darstellt sowie vor dem Hintergrund der demographischen Entwicklung, ist das Vorhaben nach Maßgabe der Ziele des Fachrechts vernünftigerweise geboten.

### **2.3 Umweltverträglichkeit**

Für die beantragte Maßnahme wurde eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) durchgeführt. Von der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung wird abgesehen, da das Vorhaben nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde aufgrund überschlägiger Prüfung nach § 3 c UVPG unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 zu berücksichtigen wären.

Die Umweltauswirkungen, die durch das Vorhaben zu erwarten sind, sind in den Antragsunterlagen dargestellt. Die Vorhabenträgerin hat in den Antragsunterlagen zudem nachvollziehbar dargestellt, dass es keine Alternativen gibt, die gleich wirksam aber weniger belastend für die Umwelt sind, vgl. auch Ziffer 2.4. Die trotz Minderungsmaßnahmen verbleibenden vorhabenbedingten Auswirkungen können nicht vermieden werden.

Die Anordnung von Maßnahmen zum Schutz der vorhandenen Bäume ist aufgrund der Nähe der Bäume zu den Baustelleneinrichtungsflächen notwendig.

### **2.4 Variantenprüfung**

Im Zuge der Standortfindung sind folgende Varianten (inkl. Untervarianten) untersucht worden (siehe Teil 1 der Antragsunterlagen):

Variante 1. Zwei Aufzüge; Gehwegebene – Schalterhalle A – Bahnsteig

Variante 2. Ein Aufzug; Gehwegebene – Bahnsteig

Variante 3. Ein Aufzug; Kreisel – Bahnsteig (inkl. Überführung zum Gehweg)

Variante 4. Zwei Aufzüge; Gehwegebene – Schalterhalle B – Bahnsteig

Die Varianten 1 und 4 schieden aus brandschutztechnischen und betrieblichen Gründen aus. Bei ihnen wären zwei Aufzüge erforderlich, einer vom Bahnsteig in die Schalterhalle und ein weiterer von dort an die Oberfläche. Ein Aufzug vom Bahnsteig zur Gehwegebene würde jedoch die verbleibende Treppe in ihrer Breite auf ein zu geringes Maß reduzieren, so dass sowohl im Normalbetrieb, insbesondere aber im Falle einer erforderlich werdenden Entfluchtung der Haltestelle die Treppenbreite nicht ausreichte und eine Evakuierung nicht innerhalb der zulässigen Zeit möglich wäre (siehe Brandschutztechnische Stellungnahme vom

23.12.2013). Zudem verdoppelt der Einbau einer Kombination aus zwei Aufzügen statt eines einzigen die Wahrscheinlichkeit eines Ausfalls. Die Variante 3 würde eine Querung des Kreisverkehrs erforderlich werden lassen. Eine Querung mittels Zebrastreifen/Lichtsignalanlage ist in Kreisverkehren unzulässig und wäre überdies kaum praktikabel. Eine Überbauung mittels Brücke würde neben 2 Aufzügen zusätzlich eine Treppe auf beiden Seiten erforderlich machen. Sowohl aus stadtbildgestalterischen Gründen als auch aus Gründen der funktionalen Qualität für den Fahrgast sowie aufgrund der Tatsache, dass hierfür Privatgrund hätte in Anspruch genommen werden müssen wurde diese Variante verworfen. Die Variante 2a (Aufzug vom Bahnsteig auf eine zu erstellende Mittelebene, von dort weiter mit einem zweiten Aufzug auf die Straßenebene beim Bürgersteig) ist aus technischen Gründen nicht möglich, da u. a. die herzustellende Mittelebene in der Höhe den Straßenaufbau beeinträchtigen würde.

Im Rahmen des Erörterungstermins wurde beantragt, die verworfenen Varianten der Aufzugskombination Bahnsteig/Schalterhalle und Schalterhalle/Oberfläche in Kombination mit einem zusätzlich zu errichtenden Nottreppenhaus innerhalb des Kreisels zu betrachten, um so das Manko der Verlängerung der Evakuierungszeit bei den deshalb verworfenen Varianten zu kompensieren. Die Vorhabensträgerin verwies diesbezüglich jedoch auf die erforderlichen Treppenbreiten nach RUHst Teil 5 Ziff. 3.2. Es sei in jedem Fall eine Treppenbreite von 2,40m unabhängig von der durch ein Nottreppenhaus zum Teil eintretenden Kompensation des Entfalls einer Fluchtspur einzuhalten. Der Einbau einer zusätzlichen Fluchttreppe habe unabhängig davon, dass ggf. die Fluchtwegesituation verbessert würde, keine Auswirkungen auf die Genehmigungsfähigkeit, da ein Aufzug weiterhin eine der Verbindungstreppe zwischen Bahnsteig und Schalterhalle auf ein auch für den Normalbetrieb nicht genehmigungsfähiges Maß (max. 1,70m) einschränken würde. Die Planfeststellungsbehörde folgt diesen Ausführungen der Vorhabensträgerin. Im Übrigen ließe sich der Fluchstrom im Evakuierungsfall kaum kanalisieren, sodass nicht gewährleistet wäre, dass das Nottreppenhaus seine Funktion erfüllt und nicht doch ein Aufstau / Panik vor der dann zu schmalen Treppe zur Schalterhalle entstünde.

Die brandschutztechnische Stellungnahme zum Personenschutz in der U-Bahn-Haltestelle Klosterstern vom 23.12.2013 zeigt eindeutig, dass sich die Evakuierungszeit erheblich verlängern würde. Dies bestätigt, dass eine Ausnahme von der 2,40 m-Treppenbreite zu Recht nicht erteilt werden könnte.

Im Rahmen des Erörterungstermins wurde weiterhin vorgeschlagen, eine Variante zu entwerfen, bei der rechts am beantragten Aufzugsstandort vorbei eine zusätzliche Busfahrspur entlangführt, um das Abfahren des Busses von der Haltestelle zu erleichtern. Der Aufzug würde somit jedoch auf einer weiteren Verkehrsinsel innerhalb der Einmündung des Eppendorfer Baums in den Kreisverkehr liegen. Eine solche Alternative würde aufgrund von erheblich umfangreicheren Umbaumaßnahmen im Straßenraum und Gehwegbereich zu deutlich größeren Auswirkungen führen als die jetzt beantragte. Es wäre zudem eine weitere Straßenquerung für Fußgänger und Radfahrer notwendig, die sowohl das Unfallrisiko als auch den Verkehrsfluss negativ beeinflusste. Auch diese Variante war daher abzulehnen.

Weiterhin wurde während des Erörterungstermins bemängelt, dass keine Variante mit Aufzügen an zwei Standorten geprüft wurde. Aufgrund der ermittelten Gesamtfahrgastzahl der U-Bahn-Haltestelle Klosterstern in Höhe von lediglich 9.100 Fahrgästen pro Tag kann ein Bedarf nach zwei Aufzügen insbesondere im Vergleich zu deutlich stärker frequentierten anderen U-Bahn-Haltestellen jedoch nicht erkannt werden.

Sofern in den Einwendungen auf die fehlende Berücksichtigung von Anwohnerbelangen sowie Belangen der Geschäftsbetreiber Bezug genommen wird, wird auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde unter Ziff. 2.14.1 verwiesen. Aus den Antragsunterlagen und Ausführungen der Vorhabensträgerin geht hervor, dass die beantragte Variante hinsichtlich der Anwohnerbelange eine der Varianten mit den geringsten Auswirkungen ist, da dieser Standort von den Wohnungen und Ladengeschäften mit am weitesten entfernt ist und inso-

fern sowohl bau- als auch betriebsbedingt geringe Auswirkungen verursacht, insbesondere im Vergleich mit den Varianten im Umfeld der Schalterhalle A.

Unter Berücksichtigung der Bewertungskriterien sowie den bestehenden Ausschlusskriterien (Genehmigungsfähigkeit), wurde der Aufzugsstandort Variante 2b beantragt.

Die funktionale Qualität, Gründe des Städtebaus sowie die geringe Beeinträchtigung der unmittelbaren Anlieger lassen unter Berücksichtigung der genannten Ausschlusskriterien die Variante 2b gegenüber den anderen geprüften Varianten deutlich als vorzugswürdig erscheinen.

Weitere Alternativen zeigen sich bei diesem Vorhaben nicht. Auch ein Verzicht auf den barrierefreien Ausbau kommt angesichts der gesetzgeberischen Wertung und der insgesamt gegebenen Verhältnismäßigkeit des Vorhabens in Bezug auf Beeinträchtigungen von Belangen und Rechten Dritter sowie Umweltbelangen nicht in Betracht, vgl. Ziffer 2.2. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin zur Variantenprüfung an.

## **2.5 Leitungsarbeiten**

Aufgrund der Vielzahl von technischen Einzelheiten, die bei der Veränderung von Leitungen beachtet werden müssen und zum Teil erst bei der Baudurchführung ermittelt werden können, werden die Detailregelungen des Umbaus in bewährter Weise der Absprache zwischen den Beteiligten während der Bauausführung überlassen. Die Planfeststellungsbehörde hat keinen Zweifel daran, dass der Umbau unter der Aufsicht der betroffenen Leitungsunternehmen oder durch diese selbst nach den anerkannten Regeln der Technik erfolgt. Die Vorhabenträgerin sorgt dafür, dass dabei die spezifischen Anforderungen des Vorhabens beachtet werden.

## **2.6 Baubedingte Immissionen**

Die Bautätigkeit, die voraussichtlich die größten Lärmauswirkungen entfaltet, ist der Deckendurchbruch an der Tunneldecke, der für die Herstellung des Aufzuges notwendig ist. Um die dort entstehenden Lärmauswirkungen zu minimieren, ist eine lärmindernde Schutzeinhausung vorgesehen, vgl. Ziffer 1.7.1.

Die angeordneten Maßnahmen zur Minimierung des Baulärms sind geeignet, die Beeinträchtigung der Anlieger durch den baubedingten Lärm auf ein zulässiges Maß zu reduzieren.

Nach Einschätzung der Planfeststellungsbehörde können unzulässigen Lärmauswirkungen daher ausgeschlossen werden.

## **2.7 Baustelleneinrichtungsflächen**

Die unter Ziffer 1.7.2 erlassenen Nebenbestimmungen dienen der Minderung der von den Baustelleneinrichtungsflächen ausgehenden Beeinträchtigungen der Anlieger. Sie wurden überwiegend als Ergebnis der Erörterungstermins in diesen Planfeststellungsbeschluss aufgenommen. Ihre Umsetzung wurde von der Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens bereits zugesagt. Darüber hinaus verbleibende Beeinträchtigungen sind als baustellentypisch hinzunehmen.

## **2.8 Anlieferzonen**

Die Vorhabenträgerin hat auf Wunsch von Einwendern im Rahmen der Planung durch die Verlegung von Überliegern und die dadurch ermöglichte Inanspruchnahme von Bushaltestellenflächen dafür gesorgt, dass die Flächen der Anlieferzonen für Baustelleneinrichtungsflächen



chen nicht in Anspruch genommen werden müssen. Damit ist sichergestellt, dass die Geschäfte wie im Bestand Flächen zur Anlieferung von Waren zur Verfügung haben.

Ein vollständiges Verbot der Nutzung für Be- und Entladevorgänge durch die Vorhabensträgerin wäre demgegenüber unverhältnismäßig. Die Notwendigkeit einer Nutzung der Anlieferzonen zur Belieferung der Baustelle kann trotz des Bemühens, einen Großteil des für das Vorhaben benötigten Materials auf dem Schienenweg anzuliefern, nicht ausgeschlossen werden. Die Vorhabensträgerin verlöre so die notwendige Flexibilität, was zu einer Verlängerung der Bauzeit führen dürfte. Insbesondere bei Materialien, Maschinen und anderen Gegenstände, die für Arbeiten in der Nähe des oberirdischen Eingangs oder auf der Baustelleneinrichtungsfläche selbst benötigt werden, liegt es näher, diese oberirdisch anzuliefern. Auch kurzfristig entstehende Materialbedarfe müssen oberirdisch angeliefert werden können. Dafür stehen nur die Anlieferzonen zur Verfügung. Die Beschränkung der Nutzung auf Be- und Entladevorgänge stellt jedoch sicher, dass keine Maschinen, Fahrzeuge, Material o.ä. dort dauerhaft abgestellt oder gelagert werden.

Auch der Forderung nach einer strikten Vorgabe einer Zeitspanne für die Nutzung der Anlieferzonen für die Belieferung der Geschäfte bzw. Baustelleneinrichtungsflächen kann nicht nachgekommen werden, weil eine solche derzeit, also noch ohne konkrete Bauablaufplanung, nicht ermittelbar ist und damit nicht praktikabel erscheint. Sie würde zudem sowohl die Geschäfte als auch die Abwicklung des Baustellenbetriebes über Gebühr einengen. Durch die Vorgabe, die Be- und Entladungsvorgänge nach Möglichkeit nicht in die Hauptbelieferungszeiten zu legen, wird die Problematik der konkurrierenden Nutzung zumindest gemindert. Darüber hinaus verbleibende Beeinträchtigungen sind als baustellentypisch hinzunehmen.

## **2.9 Bauablaufplanung**

Das Festsetzen einer stringenten Bauablaufplanung ist erforderlich, um die Auswirkungen durch die Maßnahme insbesondere hinsichtlich der Flächeninanspruchnahmen auf ein Minimum zu reduzieren. Die Vorhabensträgerin hat die besondere Rücksichtnahme auf die Belange der Anwohner und Geschäfte zugesagt. Im Übrigen hat die Vorhabensträgerin aus nachvollziehbaren Gründen ein starkes Eigeninteresse daran, die Dauer der Bautätigkeit auf das Erforderliche zu beschränken.

## **2.10 Information der Anlieger**

Die rechtzeitige Information der Anlieger durch die Vorhabensträgerin ist erforderlich, damit sich die Anlieger (hier insbesondere die Geschäftsbetreiber mit ihren internen Betriebsabläufen bei Belieferung der Geschäfte) auf die jeweiligen Arbeiten und die damit unvermeidbar einhergehenden Beeinträchtigungen einstellen können.

## **2.11 Genehmigung nach der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)**

Der Zustimmungsbescheid der Technischen Aufsicht über Straßen- und U-Bahnen ergeht nach § 60 Abs. 3 Nr. 2 BOStrab gesondert. Entsprechende Inhalte sind insofern nicht Bestandteil dieser Entscheidung im Planfeststellungsverfahren.

## **2.12 Architektonische Gestaltung des Aufzugshäuschens**

Die konkrete Bauausführung und damit auch die architektonische Gestaltung einschließlich der Materialauswahl einer baulichen Anlage, zumal einer solchen von relativ geringen Ausmaßen und entsprechend geringen Auswirkungen auf die Umgebung wie vorliegend im Falle des Aufzugshäuschens, ist grundsätzlich nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sicherzu-

stellen ist vor allem, dass die Bauausführung nach dem Stand der Technik bewältigt werden kann. Für die Planfeststellung kommt es dementsprechend in erster Linie auf die Funktion, den Standort und die Abmessungen der baulichen Anlage selbst sowie in Beziehung auf die Umgebung an. Aufgrund der geringen Ausmaße des Häuschens und seinem Abstand von den Gebäuden sind diesbezüglich keine entscheidungserheblichen Konflikte erkennbar.

Demgegenüber sind an die architektonische Gestaltung des Aufzugshäuschens im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens keine allzu hohen Anforderungen zu stellen. Grundsätzlich genügt es, wenn sich die gestalterische Ausprägung der baulichen Anlage hinsichtlich ihrer städtebaulichen Wertigkeit und in Bezug auf ihren Wirkungszusammenhang mit der Umgebung nicht in einem offensichtlichen Konflikt befindet. Da es sich im Falle des Eppendorfer Baums jedoch um eine historische Einkaufsstraße mit einem Altbaubestand gehobenen Standards und damit um einen städtebaulich sensiblen Bereichen handelt, ist auf die architektonische Gestaltung besonderes Augenmerk zu richten. Dies hat die Vorhabensträgerin getan. Mit der Einbindung der insoweit zuständigen Stellen der Stadt in die Planung bis hin zum Oberbaudirektor ist gewährleistet, dass sich das Aufzugshäuschen in architekturfachlich angemessener Weise in den städtebaulichen Kontext einfügt. Die Vorhabensträgerin hat ihrem Planfeststellungsantrag damit eine architektonische Gestaltung des Aufzugshäuschens zugrundegelegt, die die städtebaulichen Anforderungen erfüllt. Nicht erforderlich - und sicher auch nicht erreichbar - ist hingegen, dass die Gestaltung den ungeteilten Zuspruch sämtlicher Betrachter findet. Insoweit handelt es sich um eine Frage des individuellen Geschmacks, die einer Entscheidung durch die Planfeststellungsbehörde nicht zugänglich ist und die damit nicht Gegenstand der Planfeststellung sein kann. Die weitere Detailplanung kann damit auch im Hinblick auf die architektonische Gestaltung der auch zukünftig mit den zuständigen Stellen und ggf. dem Oberbaudirektor abzustimmenden Ausführungsplanung überlassen bleiben.

## **2.13 Entscheidung über die Stellungnahmen**

### **2.13.1 Stellungnahmen der Behörden und anderen Träger öffentlicher Belange**

Im Folgenden werden die Stellungnahmen der Behörden und anderer Träger öffentlicher Belange sowie die Erwidern der Vorhabenträgerin dazu gegenüber gestellt. Die Inhalte der Stellungnahmen, die ausschließlich Zustimmung enthalten oder sonst für die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde nicht relevant sind, werden hier nicht wiedergegeben. Soweit die Planfeststellungsbehörde sich nicht äußert, sieht sie keinen Anlass, von den Planunterlagen und den Ausführungen und Zusagen der Vorhabenträgerin abweichende Anordnungen zu treffen.

Der besseren Übersichtlichkeit halber erfolgt die Darstellung nicht in drei großen Textblöcken (gesamte Stellungnahme, gesamte Äußerung der Vorhabenträgerin, gesamte Entscheidung der Planfeststellungsbehörde), sondern in einer jeweils auf ein Argument beschränkten Wiedergabe der Stellungnahme, der unmittelbar hierauf bezogenen Äußerung der Vorhabenträgerin und der diesbezüglich getroffenen Entscheidung der Planfeststellungsbehörde. Dieses Muster wird Argument für Argument wiederholt, bis die Stellungnahme abschließend behandelt ist. Dabei erfolgt die Darstellung der Stellungnahme in Normalschrift, *die Äußerung der Vorhabenträgerin in Diagonalschrift* und **die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in Fettschrift**.

### **2.13.1.1 Grundsätzliche Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den abgegebenen Einwendungen und Stellungnahmen:**

*Klarstellend und in Beantwortung einer Mehrzahl von gleichlautenden Einwendungen wird darauf hingewiesen, dass die Herstellung des Aufzuges im Bereich der Oberfläche lediglich eines Eingriffs in den unmittelbar angrenzenden Straßenbereich bedarf.*

*Der darüber hinausgehende umfangreichere Straßenumbau durch den LSBG wird nunmehr zunächst zurückgestellt.*

*Zur Herstellung der Barrierefreiheit der Haltestelle Klosterstern ist die Straßenbaumaßnahme erforderlich, die auf dem als Anlage 1 beigefügten Plan gekennzeichnet ist.*

*Durch diese Maßnahme erfolgt keine präjudizierende Wirkung für spätere Planungen des Klostersterns bzw. der Straße Eppendorfer Baum.*

*Es soll zukünftig zwar eine einspurige Einmündung der Straße Eppendorfer Baum in den Kreisverkehr Klosterstern erfolgen. Hiermit werden im Interesse der Verkehrssicherheit regelkonforme Zustände geschaffen. In Bezug auf die Verkehrsabwicklung wird keine erkennbare Verschlechterung gegenüber dem heutigen Zustand eintreten. Auf die als Anlage 2 beigefügte Stellungnahme der Ingenieurgesellschaft für das Bauwesen mbH Masuch+Olbrisch wird Bezug genommen.*

*Auf die Schließung des vierten Zuganges zur Schalterhalle wird verzichtet im Hinblick darauf, dass der bisher vom LSBG vorgesehene umfangreichere Straßenumbau nicht erfolgen soll.*

**Die beantragte Planung umfasste im Hinblick auf die oberirdisch erforderlichen Maßnahmen von Anbeginn an im Wesentlichen die Herstellung des Fahrstuhls und die damit zusammenhängenden zwingend erforderlichen Umbauten im Straßenbereich, nicht jedoch die daneben zusätzlich dargestellten und nicht planfeststellungspflichtigen Arbeiten im Bereich der Straße Eppendorfer Baum. Diese sollten durch den weiteren Planungsträger, den Landesbetrieb Straßen, Brücken und Gewässer (LSBG), zwar zeitgleich verwirklicht werden, waren aber lediglich nachrichtlich enthalten. Diese parallele Darstellung hatte zu Missverständnissen geführt und viele Einwender bewogen, auch gegen die nicht den Gegenstand der Planfeststellung bildenden Straßenarbeiten Einwendungen zu erheben. In der Konsequenz stellte der LSBG die Planung seiner Baumaßnahmen zunächst zurück und erklärte, diese im Laufe des Frühjahrs mit den Anliegern diskutieren zu wollen. Auf die vorliegende Planung des barrierefreien Ausbaus hatte dies nur den Einfluss, dass die Planunterlagen klarstellend redaktionell überarbeitet und die Umgestaltung im Bereich der südlichen Straßenkante weiter minimiert wurden. Nachfolgende Planungen im Straßenbereich werden von der vorliegend planfestgestellten Maßnahme insofern planerisch gebunden, als der aufgrund des Fahrstuhls als notwendige Folgemaßnahme umgestaltete Einmündungsbereich einer anderen Planung nicht länger zugänglich ist.**

**Zur Frage der Verkehrsabwicklung wird auf Ziffer 2.14.1 verwiesen.**

### **2.13.1.2 Vattenfall Europe Netzservice GmbH**

Schreiben vom 14.10.2014

Im Bereich des Vorhabens befinden sich diverse Kabelanlagen, die für die Baumaßnahme angepasst werden müssen. Wie im Erläuterungsbericht erwähnt ist, müssen

ebenfalls Veränderungen an der Straße Eppendorfer Baum erfolgen. Auch dort befinden sich Leitungen, die voraussichtlich so nicht bestehen bleiben können.

Wir erwarten daher eine koordinierte Leitungstrassenplanung, in der beide Maßnahmen miteinander verknüpft werden. Des Weiteren bitten wir um Erläuterung auf welcher Grundlage die Kostentragung für die erforderlichen Leitungsanpassungen zu erfolgen hat.

Da auch unsere Netzstation NS 2753 versetzt werden muss, ist ein Vorlauf von mindestens 4 Monaten einzubeziehen.

*Für den barrierefreien Ausbau besteht zur Sicherstellung der Realisierung des Aufzugsstandortes die Notwendigkeit der Verlegung von Leitungstrassen. Auf Grund des öffentlichen Interesses bzgl. Herstellung der Barrierefreiheit sowie der Regelung in § 4 des Konzessionsvertrages besteht nach Auffassung der HOCHBAHN eine Folgepflicht dahingehend, dass Leitungstrassen auf die Kosten von Vattenfall umzulegen sind*

*Der Straßenumbau wird in einem separaten Verschickungsverfahren vom LSBG durchgeführt und ist nicht Bestandteil des Planfeststellungsantrages. Die Planung hierfür liegt nur zu Informationszwecken bei. Die Verlegung der Netzstation ist nicht erforderlich.*

**Bezüglich des durch die beantragte Maßnahme erforderlich werdenden Straßenumbaus im Einmündungsbereich der Straße Eppendorfer Baum zum Kreisverkehr Klosterstern wird hinsichtlich der notwendigen Leitungsarbeiten auf die Nebenbestimmung Ziff. 1.7.9 „Leitungsarbeiten“ verwiesen. Regelungen bezüglich notwendiger Leitungsverlegungen, die durch die Straßenbaumaßnahme im Eppendorfer Baum hervorgerufen werden, jedoch nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind, sind in diesem Verfahren auch nicht zu treffen. Entscheidungen über Kostentragungen werden im Planfeststellungsbeschluss nicht getroffen.**

Schreiben vom 17.02.2015 zur Planänderung:

Sofern Sie einen Kran oder eine Baustelleneinrichtungsfläche im Bereich unserer Leitungstrasse geplant haben, darf eine maximale Druckbelastung von 0,1 N/mm<sup>2</sup> auf unsere Kabel nicht überschritten werden.

Wir können aber die Aufstellung des Kranes/Baustelleneinrichtung im Bereich unserer Trasse nur unter Vorbehalt gestatten. Auf erste Anforderung ist die Trasse zu räumen.

Wichtig für Sie: Im Falle einer Kabelstörung im Aufstellungsbereich des Krans/Baustelleneinrichtung würden die durch die Unzugänglichkeit der Trasse entstehenden Mehrkosten an den Vorhabensträger weitergereicht.

*Die Stellungnahme von Vattenfall haben wir zur Kenntnis genommen und werden die genannten Anforderungen während der Bauausführung berücksichtigen. Derzeit planen wir nicht, einen Kran aufzustellen.*

**Es wird auf Ziff. 1.3 verwiesen.**

### **2.13.1.3 Kulturbehörde - Denkmalschutzamt**

Schreiben vom 14.10.2014

Bei der Anlage U-Bahn Haltestelle Klosterstern handelt es sich gemäß § 4 DSchG (Denkmalschutzgesetz vom 05. April 2013 (HmbGVBl S. 142)) um ein geschütztes Denkmal. Gemäß §§ 8, 9, 10, 11 DSchG sind Veränderungen genehmigungspflichtig.

Die Genehmigung für die Maßnahme wird nach §§ 9, 11 des DSchG in der geltenden Fassung für die Veränderung von unbeweglichen Denkmälern/ Gesamtanlagen erteilt.

Auflage: Die weitere Detailabstimmung erfolgt mit dem Denkmalschutzamt.

*Die weitere Planung und Bauausführung wird, wie bereits die bisherige Planung, in Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt erfolgen.*

**Die Kulturbehörde - Denkmalschutzamt hat der Veränderung der U-Bahn-Haltestelle Klosterstern im Sinne des DSchG zugestimmt. Die Abstimmung mit dem Denkmalschutzamt über Details der Gestaltung kann der Ausführungsplanung überlassen bleiben und bedarf zum jetzigen Zeitpunkt keiner weitergehenden Regelung. Die Detailabstimmung beinhaltet lediglich die Fragen der Gestaltung im Sinne des DSchG (s. Nebenbestimmung Ziff. 1.7.7 „Denkmalschutz“).**

**Hinsichtlich der Gestaltung des Aufzuges (Grund- und Aufriss entsprechend Plan 1 C (260) 225/0021) wird auf Ziff. 1.7.8 und 2.12 verwiesen.**

#### **2.13.1.4 Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz – Amt für Verbraucherschutz**

Schreiben vom 21.10.2014

(...) Neu errichtete und wesentlich veränderte Personen- und Lastenaufzüge nach Aufzugsrichtlinie 95/16/EG sind vor der Inbetriebnahme gemäß Aufzugsverordnung (12. ProdSV) vom 17. Juni 1998 in Verkehr zu bringen.

Aufzüge sind gemäß den Anforderungen der Betriebssicherheitsverordnung und der zugehörigen Technischen Regeln (TRBS) zu betreiben. Sie unterliegen Wiederholungsprüfungen (§ 15 BetrSichV) und Prüfungen nach Änderungen (§ 14 BetrSichV).

Die Prüffrist ist mittels der sicherheitstechnischen Bewertung bzw. der Gefährdungsbeurteilung vom Betreiber innerhalb von 6 Monaten nach Inbetriebnahme der Anlage zu ermitteln (§ 15 Abs. 1, 3 BetrSichV). Die ermittelten Prüffristen überwachungsbedürftiger Anlagen bedürfen der Überprüfung durch eine in Hamburg zugelassene Überwachungsstelle (§ 15 Abs. 4 BetrSichV).

Für die Notbefreiung von evtl. im Fahrkorb eingeschlossenen Personen müssen die Zugänge zu Triebwerks- und Rollenräumen ausreichend beleuchtet und jederzeit leicht und sicher begehbar sein (DIN EN 81). Bei triebwerksraumlosen Aufzügen gilt dieses für die Zugänge zu den entsprechenden Steuer- und Antriebseinrichtungen.

Im Triebwerksraum, im Rollenraum oder dem Schacht dürfen keine aufzugsfremden Einrichtungen (z.B. Leitungen) installiert werden (DIN EN 81).

Durch geeignete Maßnahmen ist sicherzustellen, dass Öl nicht ins Erdreich eindringen kann (§ 3 Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen und über Fachbetriebe [Anlagenverordnung - VAWS] vom 19. Mai 1998).

Bei Aufzügen, die Personen mit Behinderungen zugänglich sind, sind die zusätzlichen technischen Anforderungen der DIN EN 81-70 zu berücksichtigen.

Falls der Aufzug mit einer Brandfallsteuerung ausgerüstet werden soll, sind die Anforderungen der DIN EN 81-73 zu beachten. Die Funktion der Brandfallsteuerung setzt eine funktionsfähige Energieversorgung voraus (VDI-Richtlinie VDI 601).

Die EN 81-2 9.5 und 14.2.1.5 sind dabei zu beachten.

Der Schacht muss angemessen entlüftet sein.

*Die Anforderungen der Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz für den Einbau eines Personenaufzuges werden bei der Erstellung des barrierefreien Ausbaus der U-Bahn-Haltestelle Klosterstern erfüllt.*

**Nach Seite 11 des Erläuterungsberichts wird die Aufzugsanlage entsprechend der gültigen Normen und Gesetze sowie den Richtlinien der Vorhabenträgerin**

ausgeführt. Die Aufzugsanlage ist eine Anlage nach EN 81-2 und erhält eine behindertengerechte Ausstattung nach EN 81-70.

Sofern von der Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz geltende und einzuhaltende Verordnungen wiedergegeben worden sind, so ist eine zusätzliche Aufnahme in die Nebenbestimmungen dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht erforderlich.

Ein weiterer Regelungsbedarf ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erforderlich. Im Übrigen wird auf Ziff. 1.3 verwiesen.

### 2.13.1.5 Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt

Schreiben vom 19.11.2014

Abwasserrechtliche Anforderungen

(...) Der Erteilung der Plangenehmigung wird zugestimmt, wenn die folgenden Auflagen, Bedingungen und Hinweise in den Genehmigungsbescheid aufgenommen werden. Voraussetzung für den Bau der Entwässerungsanlage ist das Einvernehmen mit der Stadtentwässerung für den Anschluss an die öffentliche Abwasseranlage im öffentlichen Grund nach § 7 (7) HmbAbwG. Für die Verlegung von Entwässerungsanlagen im öffentlichen Straßen- und Wegebereich muss eine Zustimmung für die Sondernutzung der öffentlichen Flächen vorliegen. Wir bitten um Übersendung einer Kopie des Genehmigungsbescheides mit den Anlagen zur Grundstücksentwässerung.

1. Anforderungen an Bau und Betrieb von Abwasseranlagen, Inhalts- und Nebenbestimmungen

1.1. Die Abwasserhebeanlage ist nach DIN EN 12056-4 einzubauen und zu warten. Die Hebeanlage ist mit einer optisch-akustischen Warnanlage zu versehen, die bei einem Ausfall einer Pumpe den Störfall signalisiert. Der Abschluss eines Wartungsvertrages mit einem Fachbetrieb wird dringend empfohlen (siehe DIN 1986-3).

1.2. Nach der DIN EN 1610 Abschnitt 13 sind alle neu erdverlegten Abwasserleitungen, Schächte und Inspektionsöffnungen nach der Verfüllung des Rohrgrabens und der Entfernung des Verbaus mittels einer Druckprüfung auf Dichtheit zu prüfen.

2. Hinweise

2.1. Nach § 17b HmbAbwG ist der zuständigen Behörde die Dichtheit der im Erdreich neu hergestellten Grundstücksentwässerungsanlagen vor der erstmaligen Inbetriebnahme unaufgefordert nachzuweisen (Dichtheitsnachweis). Von dieser Nachweispflicht sind die Abwasseranlagen für die Ableitung des Niederschlagswassers ausgenommen, wenn sie nicht an ein Misch- oder Schmutzwassersiel angeschlossen sind und nicht im Zusammenhang mit Anlagen nach § 21 Anlagenverordnung sowie Anlagen zur Löschwasserrückhaltung stehen. Der Dichtheitsnachweis besteht aus einem Prüfbericht und einem Lageplan, in dem die geprüften und als dicht nachgewiesenen Abwasseranlagen dargestellt sind. Als Prüfbericht kann der auf der Internetseite „[www.hamburg.de/abwasser/formulare](http://www.hamburg.de/abwasser/formulare)“ bereitgestellte Vordruck P verwendet werden. Der Dichtheitsnachweis wird nur anerkannt, wenn die Prüfungen zum Nachweis der Dichtheit von einem nach § 13b Absatz 1 HmbAbwG anerkannten Fachbetrieb durchgeführt wurden.

2.2. Nachfolgend genannte Arbeiten dürfen gemäß § 13 Abs. 3 HmbAbwG nur von nach § 13 b HmbAbwG anerkannten Fachbetrieben, die das Zertifikat einer zugelassenen Zertifizierungsorganisation führen, ausgeführt werden:

die Dichtheitsprüfungen der Grundstücksentwässerungsanlagen nach § 17 b HmbAbwG, das Errichten, Ändern und Beseitigen von

- Grundstücksentwässerungsanlagen außerhalb und unterhalb von Gebäuden und - Abwasserbehandlungsanlagen -z. B. Kleinkläranlagen, Fettabscheider und Abscheider für Leichtflüssigkeiten - innerhalb und außerhalb von Gebäuden.

Die Grundstücksentwässerungsanlagen sind nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik zu errichten, zu ändern und zu beseitigen (§ 13 Abs. 1 HmbAbwG). Bei Betrieb, Unterhaltung, Wartung, Überprüfung und Selbstüberwachung von Grundstücksentwässerungsanlagen sind die allgemein anerkannten Regeln der Technik einzuhalten (§ 15 Abs. 2 HmbAbwG).

Zuständige Stelle für die Bau-Überwachung der Grundstücksentwässerungsanlage ist: Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt, Amt für Immissionsschutz und Betriebe, - Grundstücksentwässerung-, Neuenfelder Straße 19, 21109 Hamburg Tel.: 42840-5249. Fax: 427,310 484 Vorschriften: Hamburgisches Abwassergesetz (HmbAbwG) in der Fassung vom 24.07.2001 (HmbGVBl. S. 258 ff), zuletzt geändert am 17.12.2013 (HmbGVBl. S. 540, 542).

*Die genannten Hinweise und Anforderungen werden im weiteren Projektverlauf beachtet und umgesetzt. Für den Entwässerungsantrag liegen Genehmigung unter den Nummern 607192 vom 20.10.2014 und 607418 vom 09.01.2015 vor. Hierzu wurden im Nachhinein jedoch noch Änderungen eingereicht, die bisher nicht genehmigt sind. Sobald die Genehmigung hierfür vorliegt wird diese wunschgemäß an die BSU übermittelt.*

**Die Hamburger Stadtentwässerung hat mit den Genehmigungen 607192 vom 20.10.2014 und 607418 vom 09.01.2015 die für die beantragte Maßnahme erforderlichen Entwässerungsanlagen unmittelbar gegenüber der Vorhabensträgerin mit weiteren Nebenbestimmungen und Auflagen genehmigt. Eine hiervon abweichende Entscheidung durch diesen Planfeststellungsbeschluss ist nicht erforderlich.**

**Sofern von der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt geltende und einzuhaltende Gesetze und Verordnungen wiedergegeben worden sind, so ist eine zusätzliche Aufnahme in die Nebenbestimmungen oder Hinweise dieses Planfeststellungsbeschlusses nicht erforderlich. Sofern die Hinweise die Konkretisierung anzuwendender Gesetze und Verordnungen darstellen, so sind diese unter Ziff. 1.8.3 erfasst. Im Übrigen wird auf Ziff. 1.3 verwiesen“.**

### **2.13.1.6 Polizei Hamburg – Verkehrsdirektion – VD 52**

Schreiben vom 04.11.2014

Die VD 5 stimmt in Abstimmung mit der örtlich zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Polizeikommissariats 17 der Lage des Aufzuges und der damit verbundenen Verschiebung der Fahrbahn aus verkehrlicher Sicht grundsätzlich zu. Der Abstand des Aufzuges zur Fahrbahnkante wird als ausreichend befunden, um keine Sichtbehinderung zwischen Fahrverkehr und Fußgängern und Radfahrer darzustellen.

Für die damit verbundenen Straßenumbauarbeiten im Eppendorfer Baum zur Lage der Bushaltestellen wird für die Bushaltestelle Nord die Alternative 2 bevorzugt, da hier zumindest 4 Stellplätze mehr eingerichtet werden.

Hinsichtlich der Einrichtung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen befinden wir uns noch in der Abstimmungsphase. Die Ausgestaltung der Bushaltestellen ist darin zu integrieren. Aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastung sollten Radfahrstreifen eingerichtet werden.

*Die Planungen zum Straßenumbau liegen dem Antrag auf Planfeststellung nur zur Information bei und wurden im Vorfeld mit den Trägern öffentlicher Belan-*

*ge (Bezirk, Polizei, VD, BWVI und LSBG) vorabgestimmt. Ergebnis war die zum Zeitpunkt der Antragsstellung vorliegende Planung in Varianten.*

**Planfestgestellt werden müssen die notwendigen Folgemaßnahmen, die sich aus der beantragten Maßnahme ergeben. Hinsichtlich des Standortes des Aufzuges muss sichergestellt sein, dass die beantragte Maßnahme auch wie beantragt verwirklicht werden kann und entstehende Konflikte gelöst werden. Die notwendigen Folgemaßnahmen, was den reinen Straßenumbau betrifft, ergeben sich insbesondere aus der zeichnerischen Darstellung auf Plan 1 C (260) 225/0024b. Neben der Fläche, die für den Aufzug auf der ehemaligen Straßenfläche geschaffen wird, sind dies Anpassungen am Fußgängerüberweg, dem Radweg sowie der Mittelinsel. Weitere Maßnahmen bezüglich des Straßenumbaus im Eppendorfer Baum sowie im Kreisel Klosterstern sind nicht erforderlich.**

### **2.13.1.7 HamburgWasser**

Schreiben vom 17.11.2014

#### **2.13.1.7.1 Hamburger Stadtentwässerung AöR**

Aus Sicht der HSE bestehen grundsätzlich keine Bedenken zu dem o. g. Planfeststellungsverfahren. Wie aus dem beigefügten Sielkatasterauszug ersichtlich, sind bis auf die Bereiche der dargestellten Baustelleneinrichtungsflächen keine Sielanlagen der HSE von der geplanten Baumaßnahme betroffen.

Folgende Auflagen und Hinweise sind grundsätzlich bei Arbeiten in der Nähe öffentlicher Sielanlagen zu beachten und zu berücksichtigen:

- Die vorhandenen Sielanlagen der HSE dürfen nicht beschädigt / überbaut werden.
- Der Bauträger verpflichtet sich, alle Schäden, die im Zusammenhang mit seinem Bauvorhaben an den Sielanlagen entstehen, auf seine Kosten durch die Hamburger Stadtentwässerung beheben zu lassen.
- Wir weisen vorsorglich darauf hin, dass Bäume nicht auf bzw. unmittelbar neben vorhandenen Sielanlagen gepflanzt werden dürfen (Mindestabstand 3,0m von der Sielachse oder 2,5m von der Außenkante des Sieles).
- Während und nach der Baudurchführung müssen die Sielanlagen jederzeit zugänglich sein und mit Sielbetriebsfahrzeugen bis 150kN Achslast angefahren werden können.
- Durch die Maßnahme entstandene Baustoffablagerungen in den Sielanlagen werden auf Kosten des Bauträgers aus den Sielanlagen entfernt.
- Sielanschlussleitungen die während der Aushubarbeiten freigelegt werden, sind so zu sichern, dass keine Beschädigungen auftreten können. Aufgefundene Sielanschlussleitungen sind maßlich festzuhalten und dem Sielbezirk zu melden. Die Leitungsenden sind so abzudichten, dass bei Rückstau im Hauptsiel keine Schäden entstehen.
- Die Sielschächte sind ggf. im Rahmen des Straßenbaus in Abstimmung mit dem zuständigen Sielbezirk anzupassen.
- Vor Beginn und nach Ende ist der zuständige Sielbezirksleiter (Sielbezirk Mitte, Telefon: 040 / 7888 32000), zu verständigen.

In der Anlage erhalten Sie einen aktuellen Sielkatasterauszug.

**Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: Der aktuelle Sielkatasterauszug wurde der Vorhabensträgerin zur Verfügung gestellt.**

*Die im Schreiben von Hamburg Wasser genannten Auflagen, Anforderungen und Hinweise werden im Projektverlauf bei Planung und Ausführung beachtet.*



**Es wird auf Ziff. 1.3 verwiesen.**

#### **2.13.1.7.2 Hamburger Wasserwerke GmbH**

Aus Sicht der Hamburger Wasserwerke bestehen grundsätzlich keine Bedenken gegen die vorliegende Planfeststellung. Soweit die uns übersandten Planunterlagen mit der Örtlichkeit übereinstimmen und die in dieser Mail enthaltenen Hinweise Beachtung finden, sind HWW-Anlagen nicht betroffen.

Im Anhang erhalten Sie einen Auszug aus der Anlagendokumentation der HWW.

**Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: Die Anlagendokumentation wurde der Vorhabensträgerin zur Verfügung gestellt.**

In den Planunterlagen sind Haupt- und Versorgungsleitungen enthalten. Hausanschlussleitungen sind nur vereinzelt eingezeichnet, nicht eingezeichnete Hausanschlussleitungen können nur vor Ort durch den zuständigen Netzbetrieb angegeben werden. Private Wasserverteilungsleitungen sind uns nicht bekannt.

Da sich unser Rohrnetz infolge von Sanierungs- bzw. Erweiterungsmaßnahmen ständig verändert, geben diese Pläne nur den gegenwärtigen Zustand wieder. Bei Bauarbeiten im Bereich erdverlegter Wasserleitungen sind die Hinweise auf unserem Merkblatt zum Schutz erdverlegter Wasserleitungen zu beachten (bei Bedarf bitte anfordern):

- Unsere Betriebsanlagen dürfen nicht überbaut werden. Mit der gesamten Baustelleneinrichtung, Kränen, Baumpflanzungen usw. ist ein Abstand von min. 2,0 m zu unseren Armaturen einzuhalten. Der Freiraum ist in Absprache mit dem zuständigen Netzbetrieb festzulegen.
- Bei Vertikalbohrungen ist zu unseren Anlagen ein seitlicher Abstand von mindestens 1,0 m einzuhalten
- Vor Beginn der Erdarbeiten ist die genaue Lage der Wasserleitungen und Kabel durch Aufgrabungen festzustellen
- Die Kabeltrassen sind größtenteils aufgrund der Darstellbarkeit nicht lagegenau eingezeichnet
- Beschädigungen an Versorgungsanlagen sind sofort und unmittelbar dem Entstörungsdienst (Tel: 781951) zu melden. Örtliche Einweisungen zu den Wasserversorgungsanlagen und Kabel sowie zum Mindestabstand erhalten Sie von unserem Netzbetrieb West, Lederstraße 72, Tel: 7888-34990.

*Die im Schreiben von Hamburger Wasserwerke GmbH genannten Auflagen, Anforderungen und Hinweise werden im Projektverlauf bei Planung und Ausführung beachtet.*

**Es wird auf Ziff. 1.3 verwiesen.**

#### **2.13.1.8 Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer**

Schreiben vom 14.11.2014

Der LSBG stimmt als Straßenbaulastträger grundsätzlich dem Umbau der Straße Eppendorfer Baum aufgrund des Neubaus eines Aufzuges zur U-Bahn Haltestelle Klosterstern zu. Für die erforderlichen Straßenumbauten im Bereich Eppendorfer Baum hat der LSBG die verkehrstechnische Planung und die entwurfstechnische Bearbeitung übernommen. Für den Straßenumbau wird ein gesondertes Verschickungs- und Abstimmungsverfahren durchgeführt in dem auch die genaue Lage der Fahrbahnbegrenzung („Straßenkante“ gem. Dokument 1C(260)225/0018) festgelegt werden wird. Nach

dem bisherigen Stand des Verfahrens (erste Verschickung) wird der Abstand zwischen dem Aufzug und der Fahrbahnbegrenzung ca. 1,5 m, statt 1,81 m, wie im Dokument 10(260)225/0018 dargestellt, betragen. Es wird gebeten, dies zu berücksichtigen.

*Auf die grundsätzliche Stellungnahme wird Bezug genommen (vgl. Ziffer 2.13.1.1).*

Ergänzendes Schreiben vom 12.01.2015

Der in Anlage 1 dargestellte Straßenumbau ist technisch und straßenrechtlich umsetzbar und zur Herstellung der Barrierefreiheit der Haltestelle Klosterstern erforderlich. Diese Straßenbaumaßnahme stellt eine Minimallösung dar, um mit geringem Aufwand an die bestehenden Situationen anzuschließen. Durch diese Maßnahme erfolgt keine präjudizierende Wirkung für spätere Planungen des Klostersterns bzw. der Straße Eppendorfer Baum.

Ich verweise ergänzend auf den Ihnen bekannten Verfahrensstand zum weiteren Umbau der Straßen Klosterstern und Eppendorfer Baum. Für die vorgesehenen weitergehenden Straßenumbauten im Bereich Eppendorfer Baum und Klosterstern hat der LSBG die verkehrstechnische Planung und die entwurfstechnische Bearbeitung übernommen. Für diesen Straßenumbau wird ein gesondertes Verschickungs- und Abstimmungsverfahren, auch unter Beteiligung der Anlieger und interessierter Bürger, durchgeführt. Die Planung umfasst auch den Einmündungsbereich Eppendorfer Baum / Klosterstern und wird den im Planfeststellungsverfahren ausgewiesenen Straßenumbau (Anlage 1 Ihrer Mail) berücksichtigen. Voraussehbar werden jedoch sowohl der Eppendorfer Baum (westlich des Fußgängerüberweges), als auch der Klosterstern gegenüber dem heutigen Bestand verändert.

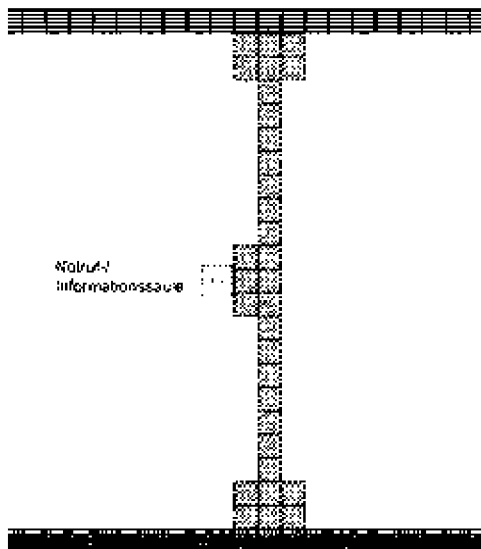
**Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen des LSBG an, dass der in Anlage 1 (1 C (260) 225/0024b) dargestellte Straßenumbau als notwendige Folgemaßnahme anzusehen ist und technisch sowie straßenrechtlich umsetzbar ist, vgl. hierzu u. a. auch Ziffer 2.13.1.1.**

#### **2.13.1.9 Hamburger Verkehrsverbund GmbH**

Schreiben vom 19.11.2014

Dem geplanten Aufzugsstandort an der Einmündung der Straße „Eppendorfer Baum“ zum Kreisel „Klosterstern“ (Variante 2b) sowie den damit einhergehenden Umbaumaßnahmen (Anpassung Straßenraum, Verlegen Bushaltestelle, Verschließen südwestlicher Treppenzugang) stimmen wir infolge der umfangreichen Variantenuntersuchung zu. Die Maßnahmen wurden bereits im Juli 2014 zwischen Hochbahn, LAG und HVV abgestimmt.

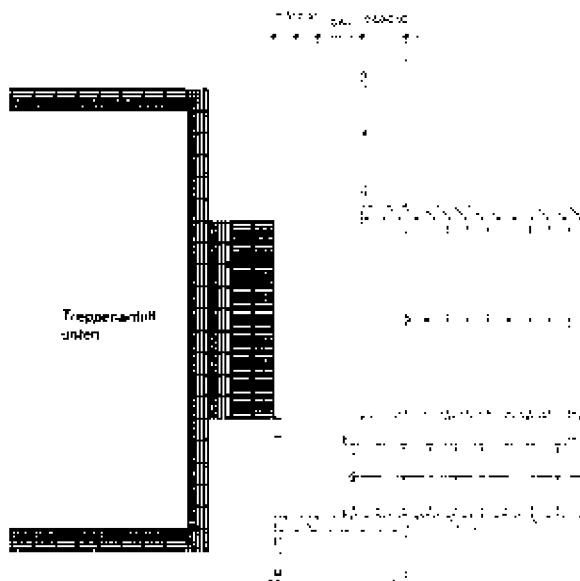
Die Anbindung der Notruf- und Infosäulen auf dem Bahnsteig ist gemäß HVV-Standard anzupassen: Der Leitstreifen entlang der Bahnsteigkante wird in Höhe der Notruf- und Infosäulen jeweils durch ein Aufmerksamkeitsfeld aus Noppenplatten (Breite 60 cm, Tiefe 90 cm) ergänzt, siehe Abb.



*Der HVV-Leitfaden ist bekannt und wird im weiteren Planungsverlauf berücksichtigt. Das Aufmerksamkeitsfeld vor der Notrufsäule ist in der Planung in geforderter Größe eingezeichnet. Abzweigstellen werden ergänzt.*

**Es wird auf Ziff. 1.3 verwiesen.**

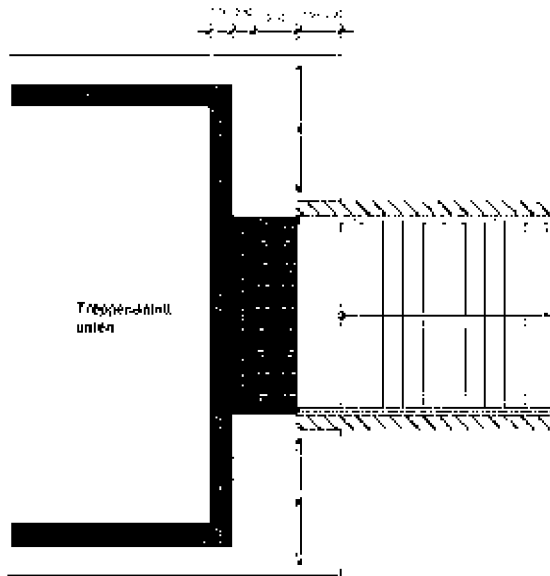
Bahnsteigende mit Fahrttreppe und fester Treppe: Gemäß HVV-Standard ist am unteren Treppenantritt kein Auffangstreifen als Warnung vor der Treppe erforderlich, siehe Abb.



*Die Planung vor der Treppe zur Schalterhalle A wird entsprechend HVV-Leitfaden angepasst. Der Auffangstreifen entfällt.*

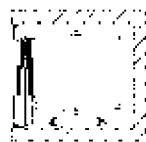
**Es wird auf Ziff. 1.3 verwiesen.**

Bahnsteigende mit fester Treppe: Gemäß HVV-Standard schließt sich das Aufmerksamkeitsfeld in einem lichten Abstand von 60-90 cm Entfernung von der ersten Stufenvorderkante an (sofern baulich mit Rauschschürze vereinbar), siehe Abb.



*Die dargestellte Situation wurde bereits in der Planung (Treppe zur Schalterhalle B) berücksichtigt.*

Hinweis auf den Aufzug: Gemäß HVV-Standard ist das Aufmerksamkeitsfeld am Leitstreifen (Breite 90 cm) zur Aufzugstür hin auszurichten, siehe Abb.



**Die Vorhabensträgerin hat diese Forderung im Plan 1 C (260) 225/ 0019b nachvollzogen.**

Alle taktilen Bodenelemente bestehen gemäß HVV-Standard aus Rippen- (Leitstreifen(AMF) bzw. Noppenplatten (Anbindung Notruf-/Infosäule). Aufgrund des Denkmalschutzes wird der Bodenbelag aus Gussasphalt erstellt, die Bodenindikatoren werden daher als Kaltplastiken aufgetragen. Es ist darauf zu achten, dass die vorgesehenen Plattenprofile deutlich herausgearbeitet werden, damit sie von blinden und sehbehinderten Menschen adäquat ertastet werden können.

*Die Anmerkungen hinsichtlich Gussasphalt/Kaltplastik werden berücksichtigt. Dies entspricht dem HVV-Leitfaden.*

**Es wird auf Ziff. 1.3 verwiesen.**

In der Schalterhalle A fehlt die Stadtteilplanvitrine inkl. Straßenverzeichnis gemäß HVV-CD Manual Kap. E 2.4. Diese ist in Abgangsrichtung rechts vorzusehen, z.B. im Bereich der Fahrtreppenschaltung (sonst größtenteils Vermietungsfläche). Der Anord-

nung der beiden FAA in Zugangsrichtung inkl. Verkehrsnetzplan rechts entspricht den Standards.

*Die in der Planung fehlende Stadtteilplanvitrine wird in der weiteren Planung ergänzt.*

**Die Vorhabensträgerin hat diese Forderung im Plan 1 C (260) 225/ 0022b nachvollzogen. Es wird auf Ziff. 1.3 verwiesen.**

Für die Ausstattung der Aufzugseinhausung mit FAA und Informationsvitrine sind die Vorgaben gemäß HVV-CD Manual Kapitel E 2.4 zu berücksichtigen (dreiteilig: Tarifinfos, FAA, Pläne).

*Die Aufzugseinhausung wird mit einem Fahrkartenautomaten und einer einflügeligen Informationsvitrine ausgestattet.*

**Die Ausstattung der Aufzugseinhausung hat entsprechend der RUHst zu erfolgen. Danach sind bei Aufzügen auf der Straßenebene die betrieblichen Einrichtungen wie Fahrkartenautomaten und Informationsvitrine anzuordnen. Dies ist entsprechend der Antragsunterlagen vorgesehen. Weitere Anordnungen sind auch aus Gründen der Abwägung nicht ersichtlich.**

Laut Erläuterungsbericht erhalten die Treppenabgänge zu den Schalterhallen einen neuen Belag. Die Gestaltung des Leitsystems an den Treppenabgängen geht aus den Unterlagen nicht hervor. Gemäß HVV-Standard ist die jeweils erste und letzte Treppe in jedem Treppenabschnitt kontrastreich zu markieren und am oberen Treppenantritt muss jeweils ein Aufmerksamkeitsfeld als deutlicher Gefahrenhinweis angelegt werden. Sofern nicht vorhanden bzw. zu ersetzen, sind beidseitig Handläufe gemäß DIN 18040-1 anzubringen.

*Das Aufmerksamkeitsfeld vor dem Treppenabgang wird in der weiteren Planung ergänzt. Die Handläufe werden entsprechend DIN 18040-1 und unter Beachtung der Vorgaben des Denkmalschutzamtes ausgeführt.*

**Auf der Straßenebene (Treppenabgänge zu den Schalterhallen) sind auch nach der RUHst keine Aufmerksamkeitsfelder vor Treppenabgängen vorgesehen, sondern lediglich eine Markierung des Treppenantritts. Das Aufmerksamkeitsfeld vor dem Treppenabgang von Schalterhalle A zum Bahnsteig ist im Plan 1 C (260) 225/0022b vorgesehen. Ansonsten wird auf Ziff. 1.3 verwiesen.**

Die Ruftaster für den Aufzug auf Straßen- und Bahnsteigebeleg sollten jeweils rechts der Tür angeordnet werden, damit sie von blinden und sehbehinderten Menschen aufgefunden werden können und die Zugänglichkeit für Rollstuhlfahrer und Menschen mit halbseitigen Behinderungen erleichtert wird (Details der Ausführung gehen aus den Unterlagen nicht hervor)

*Eine entsprechende Anordnung der Taster wird in der weiteren Planung berücksichtigt.*

**Es wird auf Ziff. 1.3 verwiesen. Details können der Ausführungsplanung überlassen bleiben.**

Wir begrüßen den Dachfortsatz vor den Aufzugstüren auf Straßenebene (Nordwest), der wartenden Fahrgästen einen Witterungsschutz bietet.

Die Gestaltung des Aufzugs auf Straßenebene befindet sich laut Planunterlagen noch in Abstimmung mit dem Oberbaudirektor. Wir bitten um frühzeitige Einbindung von HVV und Zielgruppen (LAG, LSB) in den Abstimmungsprozess.

*Die genannten Anforderungen und Regelwerke (HVV-Standard, DIN 18040-1, RUHst) sind bekannt und werden in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.*

**Es wird auf Ziff. 1.3 verwiesen.**

Aufgrund der Bogenlage des Bahnsteigs kann das Spaltmaß zwischen Zug und Bahnsteigkante entgegen der Vorgaben der RUHst nicht durchgängig auf maximal 10 cm reduziert werden (Spaltmaße an den Türen variieren zwischen 9-13 cm), ein barrierefreier Einstieg ist damit für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste nicht vollumfänglich möglich. Wir begrüßen das Engagement der Hochbahn, die Optimierung der Spaltmaßsituation durch einen Gutachter vertiefend betrachten zu lassen (ggf. Ergänzung „Gummilippe“). Sofern die Spaltmaße baulich nicht auf das Mindestmaß reduziert werden können, ist eine entsprechende Kennzeichnung der Haltestelle erforderlich, z.B. „kein barrierefreier Einstieg ohne Rampe“ oder „barrierefreier Einstieg nur im Bereich/an den Türen xx möglich“.

*Die genannten Hinweise und Anforderungen haben wir zur Kenntnis genommen.*

*Die Spaltmaße können wie beschrieben aufgrund der durch die Bogenlage vorgegebenen Bestandssituation nicht auf das gem. RUHst vorgeschriebene Maß reduziert werden. Die Gleise und die Bahnsteigkanten werden baulich in eine möglichst optimale Lage gebracht. In Absprache mit der TAB wird hier eine Ausnahmegenehmigung im Einzelfall mit gesonderter Kennzeichnung der Haltestelle angestrebt.*

*Die Gestaltung des Aufzugkopfes wird ebenso gem. der gültigen Regelwerke durchgeführt. Wir werden HVV, LSB und LAG hierzu informiert halten und einbeziehen.*

**Nach den Ausführungen der Vorhabensträgerin ist eine Reduzierung des Spaltmaßes zwischen Zug und Bahnsteigkante entgegen den Vorgaben der RUHst aufgrund der Gegebenheiten der Haltestelle auf durchgängig unter 10 cm nicht möglich. Im Anhörungsverfahren hat die TAB keine Bedenken geäußert. Eine Regelung bezüglich der gesonderten Kennzeichnung der Haltestelle wegen des genannten Spaltmaßes zwischen Zug und Bahnsteigkante ist im Planfeststellungsbeschluss nicht notwendig und wird den Regelungen im Zustimmungsbescheid der TAB überlassen.**

#### **2.13.1.10 AG Naturschutz**

Schreiben vom 19.11.2014

So sehr wir den Ausbau von barrierefreien U-Bahnhöfen begrüßen und auch gerne fördern wollen, müssen wir hier leider darauf hinweisen, dass die Planungsunterlagen des Verfahrens nicht den Anforderungen eines Planfeststellungsverfahrens entsprechen. Eine Prüfung der Unterlagen durch das Rechtsamt hätte diesen Mangel erkennen und vor der Auslegung beheben müssen.

**Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde haben die Antragsunterlagen, wie auch aufgrund der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen deutlich geworden ist, die erforderliche Anstoßfunktion bewirkt, sodass durch die Maßnahme Betroffene eine eventuelle Betroffenheit erkennen konnten. Sofern es im Laufe des Verfahrens zu Änderungen oder Ergänzungen der Antragsunterlagen gekommen ist, so ist dies gerade Sinn und Zweck des vorgesehenen Anhörungsverfahrens, auf vermeintliche Mängel der Planung oder nicht berücksichtigte Auswirkungen aufmerksam zu machen, um sie zum Gegenstand der Abwägung werden zu lassen.**

1. Die Straßenraumplanung gehört zu diesem Verfahren und ist zwingend erforderlich, da der Standort des Aufzugsschachtes davon abhängig ist. Bei der Straßenplanung ist

darüber hinaus besonderes Augenmerk auf den Schutz und Erhalt des vorhandenen Baumbestandes zu richten.

*Auf die grundsätzliche Stellungnahme wird Bezug genommen.*

**Die unmittelbare Veränderung des Straßenbereichs um den Aufzugsstandort auf der Straßenebene inklusive der Anpassung des Fahrstreifens, der Mittelinsel und der Fußgänger- und Radwegequerung des Eppendorfer Baums sind die unmittelbaren Folgemaßnahmen, die planfestgestellt werden müssen. Diese sind in dem Plan 1 C (260) 225/0024b dargestellt. Weitergehende Straßenbaumaßnahmen, die sich auf den weiteren Straßenverlauf der Straße Eppendorfer Baum sowie den Kreisverkehr Klosterstern beziehen, sind keine unmittelbare Folgemaßnahmen der beantragten Maßnahme und nicht Bestandteil dieses Verfahrens.**

**Hinsichtlich des Baumschutzes wird auf Ziffer 1.7.12 verwiesen. 2. Eine Planung mit Varianten, auch nur zur Information, ist bei so einem Verfahren nicht zugelassen, sondern es muss eine Entscheidung für eine Variante mit der Begründung dafür vorliegen.**

*Auf die grundsätzliche Stellungnahme wird Bezug genommen.*

**Die lediglich nachrichtlich zur Information beigefügten Pläne hinsichtlich des außerhalb des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens zu planenden Straßenumbaus enthalten zwar 2 Varianten bezüglich der Anlage von Bushaltestellen in der Straße Eppendorfer Baum. Sie bilden jedoch nicht den Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Der Antragsgegenstand des barrierefreien Ausbaus ist demgegenüber eindeutig festgelegt. .**

3. Die Gestaltung des Aufzughäuschens muss festliegen und vorabgestimmt sein.

**Die Gestaltung des Aufzuges ist auf dem Plan 1 C (260) 225/0021 dargestellt. Der Plan enthält den Hinweis „Gestaltung Aufzug in Straßenebene noch in Abstimmung mit dem Oberbaudirektor“. Im Zuge des Erörterungstermins wurde von der Vorhabensträgerin erläutert, dass die Darstellung des Aufzuges auf dem Plan hinsichtlich des Grund- und Aufrisses sowie hinsichtlich der angegebenen Vermaßung feststeht. Die noch offene Gestaltung in Abstimmung mit dem Oberbaudirektor bezeichnet die Festlegung der Verwendung der Materialien sowie der Farbgebung des Aufzuges.**

**Die Gestaltung des Aufzuges ist aufgrund der Festlegung der Ausmaße sowie des Grund- und Aufrisses hinreichend bestimmt. Die Verwendung der Materialien sowie Farbgebung des Aufzuges kann der Ausführungsplanung unter Beteiligung der zuständigen Dienststellen überlassen bleiben. Es wird auf die Ziffern 1.7.8 und 2.12 verwiesen.**

4. Die Spaltmaße zwischen Bahnsteig und Waggons müssen vorgegeben werden und dem entsprechend geplant werden. Zum Beispiel mit einer verstellbaren Kante.

**Die Vorhabensträgerin hat im Erläuterungsbericht und Erörterungstermin ausgeführt, dass aufgrund der Bestandssituation und Lage des Bahnsteiges in einer leichten Kurvenlage die Spaltmaße nicht auf das in den Regelwerken geforderte Maß gebracht werden können. Eine Einhaltung des in den Regelwerken geforderten Spaltmaßes ginge nur mit einer Veränderung der Gleistrasse und damit verbundenen Anpassung der Bahnsteigkante, die einen Abriss und Neubau großer Teile der Haltestelle zur Folge hätte. Mit der Vollerhöhung und Lageoptimierung der Bahnsteigkante kann zumindest ein niveaugleiches Einsteigen ohne Stufe erreicht werden. Die Vorhabensträgerin hat weiterhin verdeutlicht, dass der Einbau einer Gummilippe zur Verringerung des Spaltmaßes zu einem späteren Zeit-**

punkt ohne weitere bauliche Maßnahmen am Bahnsteig umgesetzt werden könnte.

Die Planfeststellungsbehörde hält daher die Bahnsteigvollerhöhung mit einem Spaltmaß zwischen 9 und 13 cm (je nach Standort auf dem Bahnsteig) für zulässig. Die Verringerung des Spaltmaßes mittels einer Veränderung der Gleistrasse und Anpassung der Bahnsteigkante wird als unverhältnismäßig angesehen. Der eventuelle Einbau einer Gummilippe kann der Ausführungsplanung sowie Zustimmung der TAB überlassen werden.

5. Wichtige Grundinformationen sind auf den Plänen anzugeben, die für die Planung notwendig sind: Grundwasserspiegel, Leitungsebenen, erforderliche Umlegungen, etc.

*Dem Antrag liegt ein Leitungstrassenplan (1C(260)225/0026) bei. Diesem können alle Leitungsverläufe und notwendigen Umverlegungen entnommen werden. Des Weiteren liegt ein Entwässerungsantrag bei, dem ebenfalls relevante Informationen entnommen werden können. Die Angabe des Grundwasserspiegels ist nicht notwendig, da keine Eingriffe bis in die Grundwasserebene vorgenommen werden.*

**Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die für die Prüfung der Zulässigkeit der beantragten Maßnahme erforderlichen Angaben in den Planfeststellungsunterlagen enthalten. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.**

6. Für den Aufzug sind erforderliche Über- und Unterfahrten darzustellen und eine Ölauffangwanne, sowie ölfeste Verbindungen zwischen Maschinenraum und Aufzugschacht, sowie die Brandabschottungen.

*Über- und Unterfahrten können Plan 1C (260) 225/0020 entnommen werden. Der Aufzug wird gem. geltenden Normen und Richtlinien erstellt. Hierzu gehören auch die Herstellung einer Ölwanne in der Unterfahrt, sowie die Ölsicherheit der Leitungen und Verbindungen.*

**Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Weitere Anordnungen sind auch aus Gründen der Abwägung nicht erforderlich.**

7. Der dargestellte Durchbruch durch die Tunneldecke sollte statisch durchführbar sein und die Dimensionen des Aufzugschachtes mit der gewählten Technologie abgestimmt sein.

*Sämtliche statische Eingriffe wurden von einem Fachbüro vorbemessen und berechnet und werden im Zuge des BOStrab-Verfahrens von einem Prüfstatiker überprüft. Die statische Durchführbarkeit ist gegeben.*

**Es wurden von der AG Naturschutz keine Gründe dafür angegeben, warum an der statischen Durchführbarkeit Zweifel bestehen sollten. Die Dimensionierung des Aufzuges und Aufzugsschachtes entspricht den geltenden Regelwerken. Im Übrigen folgt die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabenssträgerin.**

8. Es sollten Verkehrszahlen für die Nutzung der Zugänge vorliegen und Wege der Buspassagiere optimiert werden. Erst dann kann entschieden werden, wo die Busse halten und wo Überlieger parken. Die Nutzer sind hier das Kriterium und nicht die günstigste Bussituation.

**Die Lage der Bushaltestellen sowie eine Veränderung bei den Zugängen zur U-Bahn-Haltestelle Klosterstern ist nicht Gegenstand des Antrags.**

Neben den planrechtlichen Mängeln liegen auch aus unserer Sicht noch andere sinnvolle Überarbeitungsideen zur Optimierung der Planung und Minimierung der Eingriffe vor:



a) Der Wechsel für den Aufzugsschacht sollte oberhalb der Decke eingebaut werden und die vorhandene Decke angehängt werden, bevor man den Deckendurchbruch erstellt. Dichtung Konstruktion und Bauablauf werden schneller und einfacher.

**Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde drängt sich die vorgeschlagene bauliche Alternative auch im Sinne einer Minimierung des erforderlichen Eingriffs nicht auf. Auch auf dem Erörterungstermin wurde die Alternative nicht plausibel genug dargestellt, um sie im Rahmen der Abwägung anzuordnen.**

b) Ein barrierefreier Ausbau der Schalterhalle A findet nicht statt, also darf es so auch nicht auf den Plänen stehen.

*Titel des Projekts ist „Barrierefreier Ausbau und Sanierung Schalterhallen“ (s. Erläuterungsbericht)*

**Der Titel des Projektes laut Erläuterungsbericht ist als „HALTESTELLE KLOSTERSTERN - Barrierefreier Ausbau und Sanierung Schalterhallen“ benannt. Auch die teilweise verkürzte oder stichwortartige Bezeichnung eines Planes vermag die erwünschte Anstoßwirkung der Planunterlagen nicht zu durchkreuzen.**

c) Der Aufzugsschacht sollte so konzipiert werden, dass er von der Feuerwehr oder geeignetem Personal zur Entrauchung benutzt werden kann.

*Eine Nutzung des Aufzugsschachtes zur Entrauchung ist nicht möglich, da der Schacht durch den Aufzug blockiert wird. Des Weiteren könnte es bei Versagen der Technik dazu kommen, dass in der Aufzugskabine eingeschlossene Personen durch den eingeleiteten Rauch zu Schaden kommen.*

**Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.**

d) Anstatt die Treppe an der Südwestseite zu schließen, wäre zu untersuchen ob hier nicht Fahrtreppen eingebaut werden können. Das würden auch die Personenzahlen belegen.

*Die Aussage kann nicht nachvollzogen werden.*

**Das Verschließen der Treppe ist nicht mehr Gegenstand des Antrages. Die Vorhabensträgerin hat im Laufe des Verfahrens zugesagt, auf das Verschließen der Treppe an der Südwestseite zu verzichten. Der Einbau von Fahrtreppen ist nicht Gegenstand des Antrages und kann auch aus Gründen der Abwägung nicht angeordnet werden.**

e) Die Lage der Bushaltestellen ist falsch, da die Passagiere weite Wege laufen müssen und sich die Laufrichtung zweimal umkehrt.

*Die Aussage kann nicht nachvollzogen werden.*

**Die Lage der Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Antrags.**

f) Der lange Weg zum Aufzug für den barrierefreien Zugang ist auch nicht besonders sinnvoll geplant und sollte überarbeitet werden, da es bessere Lösungen gibt.

*Zu jeder Aufzugsposition ist der Weg länger oder kürzer. Es kommt darauf an von wo man losgeht.*

**Die Frage des Standortes für den Aufzug ist hinreichend in der Variantenauswahl überprüft worden. Letztlich kommt allein die beantragte Variante in Betracht, vgl. Ziffer 2.4. Im Übrigen schließt sich die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträgerin an.**

g) Die Radfahrspuren auf der Straße müssen durchgängig sein und dürfen nicht durch die Bushaltestellen unterbrochen werden. Auch sollten die Spuren bis in den Kreislauf geführt werden und durch Riffelflächen von den Autofahrspuren abgetrennt werden.

**Die genannten Radfahrspuren sind nicht Gegenstand des barrierefreien Ausbaus, sondern des späteren und nicht den Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung bildenden Straßenumbaus.**

h) Die Lage des Zebrastreifens hinter dem Aufzugshäuschen ist nach RAST nicht zulässig, ebenso ein Zebrastreifen an einer Kreuzung.

*Bei dem Zebrastreifen am Aufzug werden die erforderlichen Sichtfelder und die geforderten freizuhaltenen Bereiche an Überquerungsstellen entsprechend der RAST eingehalten.*

*Die Anlage von Zebrastreifen an den Kreisverkehrszu- und -ausfahrten entspricht den Richtlinien („Ausbildung der Überquerungsstellen als Fußgängerüberwege...“)[RASt].*

**Die genannte „Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAST), Ausgabe 2006“ ist als anzuwendendes Regelwerk nicht eingeführt. Das maßgebliche Regelwerk für die Planung der Hamburger Stadtstraßen stellt die Loseblattsammlung „Planungshinweise für Stadtstraßen in Hamburg (PLAST)“ dar. Dieses für die Straßenplanung in Hamburg grundsätzlich verbindliche Regelwerk enthält Hinweise, Empfehlungen und Beispiele für alle gängigen straßenverkehrlichen und straßenplanerischen Fragestellungen. Die PLAST berücksichtigt neben den speziellen Hamburger Planungsgegebenheiten auch die grundsätzlichen Erkenntnisse und Entwicklungen für die zeitgemäße Straßenplanung, wie sie in den einschlägigen Empfehlungen und Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) und des Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Ausdruck kommen. Ihre Beachtung und sachgerechte Anwendung stellt sicher, dass die Planungen den funktional-technischen Anforderungen gerecht werden. Sofern es in Planungsprozessen innerhalb des in der PLAST vorgegebenen Rahmens zu Abweichungen kommt und/oder Grenzwerte überschritten werden, so ist dies grundsätzlich zulässig, jedoch fachlich zu begründen. Dabei ist die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.**

**Nach PLAST 5 Nr. 7. sind Fußgängerüberwege nach VwV-StVO I, Nr. 3 zu § 26 StVO auch bei mehrstreifigen Zufahrten von Kreisverkehren zulässig.**

**Die Sichtverhältnisse müssen baulich so gestaltet sein, dass es den Kraftfahrern möglich ist, rechtzeitig vor Fußgängern und Radfahrern sowie sicherheitsrelevanten Verkehrszeichen anzuhalten. Der geplante Fußgängerüberweg und die Radfahrerfurt befinden sich nicht wie behauptet hinter dem Aufzugsbauwerk, sondern vom Eppendorfer Baum in Richtung Kreisverkehr Klosterstern fahrend direkt vor heranfahrenden Kraftfahrern. Der Fußgängerüberweg und die Radfahrerfurt werden durch den Aufzug nicht verdeckt.**

**Die Sichtbarkeit des Fußgängerüberwegs und der Radfahrerfurt selbst verändern sich durch den Standort des Aufzuges nicht. Lediglich unmittelbar hinter dem Aufzug befindliche Personen und Radfahrer könnten bei der Anfahrt in Richtung Kreisverkehr nicht gesehen werden. Mittels Verkehrszeichen wird bereits derzeit sowohl auf die Beachtung der Vorfahrt, querende Radfahrer aus beiden Richtungen und den Kreisverkehr hingewiesen. Eine gute Erkennbarkeit der Radfahrerfurt wird durch die Markierung, eine rote Einfärbung und die Beschilderung gewährleistet, die aufrecht zu erhalten sind. Der endgültige Standort der Beschilderung/Verkehrszeichen wird durch verkehrsbehördliche Anordnung im Rahmen der Ausführungsplanung durch die Straßenverkehrsbehörde genehmigt. Die Straßenverkehrsbehörde hat bereits im Erörterungstermin bestätigt, dass mit dem gewählten Standort des Aufzuges die erforderlichen Sichtfelder sowie geforderten freizuhaltenen Bereiche an Überquerungsstellen eingehalten werden.**

**Aufgrund der geltenden Vorfahrtsregeln im Kreuzungsbereich der Straße Eppendorfer Baum und Kreisverkehr Klosterstern müssen die Verkehrsteilnehmer rechtzeitig ihr Fahrverhalten, insbesondere durch mäßige Geschwindigkeit an die Gegebenheiten anpassen, so dass auch ein geringerer Abstand zwischen Fußgängerüberweg und Radfahrerfurt zum Kreisverkehr zu keiner Verringerung der Verkehrssicherheit führen wird.**

**Das Amt für Verkehr und Straßenwesen der BWVI sowie der Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer haben die rechtliche und technische Umsetzbarkeit des vorgesehenen Straßenumbaus bestätigt.**

**Die Planfeststellungsbehörde ist auch aus eigener Abwägung unter Berücksichtigung der v.g. Tatsachen der Auffassung, dass die vorgesehenen Straßenbaumaßnahmen zulässig sind.**

i) Der Müllraum muss eine separate Entlüftung erhalten und einen erhöhten Brandschutz aufweisen. Gegebenenfalls sind Rauchmelder oder Sprinkler dort anzuordnen.

*Die Normen und Regelwerke für dieses Thema sind uns bekannt und werden in der vertiefenden Ausführungsplanung bzw. im BOStrab-Antrag berücksichtigt.*

**Beim Erörterungstermin stellte die Vorhabensträgerin dar, dass im Brandfall mit dem Verschließen der Tür zum Müllraum die Luftzufuhr unterbrochen wird und ein eventueller Brand im Müllraum ersticken würde. Mit einer zusätzlichen Entlüftung wäre dies nicht mehr gegeben. Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.**

j) Der Aufzugsschacht könnte auch kleiner werden, wenn das Gegengewicht und der hydraulische Antrieb außerhalb des Schachtes angeordnet würden. Damit ließe sich der Eingriff in die Tunneldecke auf das Korb- und Führungsschienenmaß reduzieren. Die Aufzugswand würde erheblich dünner.

*Ein Hydraulik-Aufzug hat kein Gegengewicht.*

**Da der Hydraulik-Aufzug kein Gegengewicht besitzt, kann eine Verkleinerung des Aufzugsschachtes durch Verzicht darauf nicht umgesetzt werden.**

#### **2.13.1.11 Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen e.V.**

Schreiben vom 18.11.2014

Die Hamburger Landesarbeitsgemeinschaft: für behinderte Menschen e.V. (LAG) und der Landesseniorenbeirat nehmen wie folgt Stellung:

Wir begrüßen, dass die U-Bahnhaltestelle Klosterstern barrierefrei ausgebaut wird. Weil sich der Bahnsteig in einem Bogen mit engem Radius befindet, ist es auch durch eine Vollerhöhung des Bahnsteiges nicht möglich, eine maximale Spaltbreite von 5 cm zwischen Bahnsteig und Fahrzeug zu erzielen. Wir begrüßen die Versuche der Hochbahn, durch bahnsteigseitige Maßnahmen diesen Spalt zu minimieren und hoffen auf gute Ergebnisse, die dann auch auf andere kritische Haltestellen im Netz angewendet werden können. Ein vollerhöhter Bahnsteig bietet möglicherweise auch eine gute Voraussetzung dafür, eventuell in Zukunft Techniken zur weiteren Spaltminimierung an den Fahrzeugen einzurichten, was bisher von der Hochbahn allerdings für nicht realisierbar erklärt wird. Auf jeden Fall bietet eine Vollerhöhung einen sicheren und bequemen Ein- und Ausstieg für alle Fahrgäste, auch wenn in diesem speziellen Fall viele Fahrgäste mit einem Rollstuhl von der Nutzung der Haltestelle ausgeschlossen bleiben. Darum ist es wichtig, gut sichtbar und auch durch Ansagen im Aufzug und in den U-Bahnwagen hierauf aufmerksam zu machen!

*Die Spaltmaße können wie beschrieben aufgrund der durch die Bogenlage vorgegebene Bestandssituation nicht auf das gem. RUHst vorgeschriebene Maß reduziert werden. Die Gleise und die Bahnsteigkanten werden baulich in eine möglichst optimale Lage gebracht. In Absprache mit der TAB wird hier eine Ausnahmegenehmigung im Einzelfall mit gesonderter Kennzeichnung der Haltestelle angestrebt.*

**Hinsichtlich des Spaltmaßes zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug wird auf die Ausführungen unter Ziff. 2.13.1.10 verwiesen.**

Beschilderung / Aushänge:

Sollte eine neue Beschilderung vorgenommen bzw. sollte sie ergänzt werden, dann dürfen die Schriftgrößen auf keine Fall reduziert werden. Es sind die Vorgaben der DIN 32975 „Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung“ und der DIN 1450 „Schriften - Lesbarkeit“ zu beachten.

**Laut Erörterungsbericht Seite 8 wird die Beschilderung der Haltestelle an die Barrierefreiheit angepasst und ergänzt. Diese wird der RUHst entsprechen. Weitergehende Anordnungen sind auch aus Gründen der Abwägung nicht erforderlich.**

Blinden- u. Sehbehindertenleitsystem / Grundsätze

- Der Bodenbelag des Bahnsteiges ist aus Gussasphalt. Darum müssen die Bodenindikatoren weiß sein, um einen guten Kontrast herstellen zu können (es gibt keine Farbangabe im Plan oder im Erläuterungsbericht).

*Der Hinweis wird berücksichtigt. Die Kontrastvorgaben nach HVV-Leitfaden werden eingehalten.*

**Weitergehende Anordnungen sind auch aus Gründen der Abwägung nicht erforderlich.**

- Das Aufmerksamkeitsfeld vor der Infosäule muss quadratisch sein.

*Gem. HVV-Leitfaden (letzter Stand Dez. 2014) muss das Aufmerksamkeitsfeld vor der Infosäule eine Größe von 60/90 cm aufweisen. Dies wurde in der Planung berücksichtigt.*

**Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.**

- Die Aufmerksamkeitsfelder zum Aufzug weisen auf die Aufzugsmittle. Von hier muss man den Aufzug umrunden um zur Tür zu gelangen. Auf einer Seite steht jedoch noch eine Säule ungünstig im Weg. Hierauf könnte mit einer anderen kontrastreich abgesetzten Belagart und kontrastreichen Streifen aufmerksam gemacht und so Unfälle vermieden werden.

*Die Planung wird angepasst. Die Aufmerksamkeitsfelder werden in Richtung Aufzugstür (wie in HVV-Leitfaden gefordert) verschoben.*

**Die Vorhabensträgerin hat diese Forderung im Plan 1 C (260) 225/ 0019b nachvollzogen.**

Grundsätze:

- Die Bodenindikatoren müssen aus Rippenplatten bestehen, wie sie in den neuen Anforderungen an Blindenleitstreifen des MW vorgegeben sind.

*Gem. Vorgabe des HVV-Leitfadens sind bei einer Gussasphaltfläche Bodenindikatoren aus Kaltplastik auszuführen. Dieser Vorgabe wird entsprochen.*

**Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.**

- Die Vorgabe für den Kontrast zwischen Bahnsteigbelag und Leitstreifen muss mind. 0,4 betragen.

*Die Vorgabe ist bekannt und wird eingehalten.*

**Es wird auf Ziff. 1.3 verwiesen.**

- Bei der Ausführung der Aufmerksamkeitsfelder neben den Leitstreifen zu den Info-säulen reichen 60 x 60 cm.

*Die Vorgabe des HVV-Leitfadens (60/90cm) wird berücksichtigt.*

**Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.**

Treppen / Grundsätze

- Die Treppenbeläge werden erneuert. In den Zeichnungen und im Erläuterungsbericht fehlen allerdings Angaben zu Stufenkantenmarkierungen. Die Stufen sind nach DIN 18040-1 / DIN 32975 zu markieren.

*Gem. Vorgabe HVV-Leitfaden (Grundlage u.a. DIN 18040-1/DIN 32975 sind die Treppen- und –austrittsstufen mit Kantenmarkierungen auszustatten. Dies wird umgesetzt.*

**Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.**

(...)

- Sofern nicht bereits gegeben, sind die Treppen an der Schalterhalle B ebenfalls barrierefrei auszustatten (Anforderungen siehe Grundsätze).

**Der Umbau der Treppen an der Schalterhalle B ist nicht Gegenstand des Antrags. In Schalterhalle B werden im Rahmen der Unterhaltung Reparaturen vorgenommen. Eine Anordnung zum Umbau der Treppen an der Schalterhalle B mag wünschenswert sein, ist jedoch auch aus Gründen der Abwägung nicht erforderlich.**

(...)

- Die Handläufe sind am Ende waagrecht 30 cm weiterzuführen (DIN 18040- 1). Die Handläufe sind beidseitig nötig, zwei Handläufe in unterschiedlichen Höhen wären sinnvoll.

*Die Handläufe werden entsprechend DIN 18040-1 und unter Beachtung der Vorgaben des Denkmalschutzamtes ausgeführt.*

**Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.**

Aufzug / Grundsätze:

- Gegen die Lage des Aufzuges bestehen keine Einwände, ein durchgehender Aufzug wird begrüßt.

- Der Aufzug ist auf Bahnsteigebene mit einer lichten Stahl-Glas-Konstruktion vorgesehen. Es sind keine auffälligen Eckprofile vorhanden, ein horizontaler Riegel ist in Brusthöhe. Die visuelle Erkennbarkeit für sehbehinderte Fahrgäste ist hier kritisch und kann eine Unfallgefahr darstellen. Die Pfosten/Riegel sind daher kontrastreich zu gestalten, Glasscheiben mit normengerechten kontrastierenden Streifen zu versehen.

*Durch die eingesetzte Pfosten-Riegel-Konstruktion, die sich farblich klar von der Verglasung abgrenzt, entsteht ein ausreichender Kontrast. Weitergehende Maßnahmen sind nicht geplant.*

**Hinsichtlich der äußeren Gestaltung sind die Belange des Denkmalschutzes, der städtebaulichen sowie der sehbehindertengerechten Gestaltung miteinander in Einklang zu bringen. Die Planfeststellungsbehörde hält die beantragte Variante**

insoweit für eine die genannten Belange in angemessener Weise berücksichtigende Lösung. Sofern der Aufzug noch kontrastreicher gestaltet werden kann, kann dies unter Beachtung der Nebenbestimmungen Ziff. 1.7.7, Ziff. 1.7.8 und Ziffer 2.12 der Ausführungsplanung überlassen bleiben. Um Übrigen folgt die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträgerin.

- Die Lage der Ruftaster lässt sich aus den Zeichnungen nicht erkennen. Sie müssen für blinde und sehbehinderte Fahrgäste auffindbar immer rechts der Tür angeordnet sein. Auf der Straßenebene könnte dies auf Grund vorgezogener Seitenwände problematisch sein und ist im Zuge der Ausführungsplanung konkret abzustimmen.

*Die Ausführung wird im weiteren Projektverlauf abgestimmt.*

**Es wird auf Ziff. 1.3 verwiesen.**

Grundsätze:

- Die Ruftaster für einen Aufzug sind immer rechts der Tür anzuordnen/ damit sie von blinden und sehbehinderten Menschen aufzufinden sind.
- Das Tableau ist entsprechend DIN EN 81-70 rechts im Fahrkorb anzuordnen.
- Die Hinweise aus Anhang E der DIN EN 81-70 (Leitfaden für Maßnahmen für blinde und sehbehinderte Personen) sind zu berücksichtigen
- Eine taktile Beschriftung mit Braille und Profilschrift zum Fahrziel außen am Aufzug am Rufknopf ist zur Unterscheidung notwendig (alternativ Sprachansage).

*Der Aufzug bekommt eine Sprachansage*

**Entsprechend des Erläuterungsberichtes erhält der Aufzug eine behindertengerechte Ausstattung nach EN 81-70. Weitere Anordnungen sind auch aus Gründen der Abwägung nicht erforderlich.**

Eingangsbereiche und Umfeldgestaltung

Schalterhalle A

- Es stehen unregelmäßig Säulen in der Schalterhalle. Sofern die Umfassungswände von Auslagen der Verkaufsstände freigehalten werden, ist dies unproblematisch und eine Orientierung entlang der Wände möglich. Sofern aber Auslagen zugelassen werden, muss hier ein Leitstreifen verlegt werden, weil dann die Säulen eine Unfallgefahr darstellen.

*Die geplanten Oberflächen der Säulen werden in einem starken farblichen Kontrast ausgeführt.*

**Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass eine starke kontrastreiche Farbgebung die Sichtbarkeit der Säulen in der Schalterhalle A ausreichend gewährleistet. Die Verlegung von Leitstreifen in Schalterhallen von U-Bahn-Haltestellen ist unüblich, so dass aus Gründen der Einheitlichkeit darauf verzichtet werden kann.**

- Die großflächige Verglasung der Verkaufsstände benötigt Glasflächenmarkierungen, sofern nicht dahinter Auslagen angeordnet sind. Ggf. ist die Anbringung von Markierungen bei Entfernung von Auslagen in den Mietverträgen vorzuschreiben.

*Durch die eingesetzte Pfosten-Riegel-Konstruktion, die sich farblich klar von der Verglasung abgrenzt, entsteht ein ausreichender Kontrast. Weitergehende Maßnahmen sind nicht geplant.*

**Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.**

- Vor den nördlichen Treppen liegen Entwässerungsrinnen. Auf der südlichen Seite ist keine Rinne eingetragen, im Bericht aber vorgesehen.

- Es fehlt ein oberes Aufmerksamkeitsfeld vor der Bahnsteigtreppe.

*Die Planung wird entsprechend angepasst.*

**Die Entwässerungsrinnen vor den Treppen auf der südlichen Seite ist im Plan 1 C (260) 225/0022b berücksichtigt. Zum Aufmerksamkeitsfeld siehe Ausführungen unter Ziff. 2.13.1.9.**

Straßenebene

(...)

- In der vorgelegten Zeichnung fehlen Bodenindikatoren nach PLAST-10 für die Querung und die Bushaltestelle.

*Die Anordnung von Bodenindikatoren im öffentlichen Raum fallen nicht in den Verantwortungsbereich der HOCHBAHN.*

**Die Planfeststellungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabensträgerin.**

- Die Position der Bushaltestelle auf der südlichen Seite Eppendorfer Baum ist nicht eindeutig. Hier scheint die reguläre Haltestelle hinter dem Bahnhofsausgang zu liegen, was für die Auffindbarkeit ungünstig ist, da man diesen erst umrunden muss.

*Dieser Punkt ist nach der bereits eingereichten Änderung der Planung nicht mehr relevant.*

*Die in der Stellungnahme genannten Anforderungen und Regelwerke (RUHst, DIN 32975, DIN 1450, DIN 18040-1, DIN EN 81-10, PLAST 10) sind bekannt und werden in der weiteren Planung und Ausführung berücksichtigt.*

**Der Umbau der Bushaltestellen ist nicht Gegenstand des Antrags.**

## **2.13.1.12 Bezirksamt Eimsbüttel**

Schreiben vom 05.12.2014

Der Örtlichkeit des Aufzuges im Bereich der Straßenverkehrsfläche im Eppendorfer Weg wird zugestimmt (Lageplan: 1C (260) 225/0018). Um den Aufzug sollte ein bestimmtes Maß, welches durch einen Sicherheitsabstand zur Bordkante bestimmt wird, berücksichtigt werden. Die Straßenkante sollte in diesem Zusammenhang nicht planfestgestellt werden, da sich diese durch den barrierefreien Ausbau ausgelöste Straßenplanung noch verändern kann.

**Die Straßenkante muss entsprechend dem Plan 1 C (260) 225/0024b als unmittelbare Folgemaßnahme planfestgestellt werden. Ohne die Festlegung dieser unmittelbaren Folgemaßnahme bliebe die insoweit bestehende Konfliktlage ungeklärt und wäre die Realisierung des Aufzugsstandortes nicht möglich. Sofern nachgelagerte Straßenplanungen einen anderen Verlauf der Straßenkante vorsehen, wären in dem dortigen Genehmigungsverfahren entsprechende Entscheidungen zu treffen und der genehmigte Bestand zu berücksichtigen.**

Die vorgelegte Planungsunterlage 1 C (260) 245/0001 ist in der Darstellung des Baumbestandes in der Parkanlage Klosterstern fehlerhaft. Im Bereich der Baustelleneinrichtungsfäche sind die vorhandenen Parkbäume unzureichend dargestellt. Aufgrund des dichten Baumbestandes ist die Baustelleneinrichtungsfäche in der geplanten Form an dem Ort aus Gründen des Baumschutzes nicht zustimmungsfähig.

*Auf die grundsätzliche Stellungnahme wird Bezug genommen (vgl. Ziffer 2.13.1.1).*

*Als BE- Flächen werden Teilbereiche des Kreisels Klosterstern, Bereiche im Umfeld der Haltestellenzugänge und im Umfeld des zu errichtenden Aufzuges*

*genutzt. Auf Anlage 4 - Konkretisierung der BE auf Deckblatt zu Plan 1C (260) 245/0001b mit Kennzeichnung der BE-Flächen wird Bezug genommen. Bäume werden auf den genannten Flächen nicht gefällt.*

**Der Standort der benannten Baustelleneinrichtungsfläche im Innenbereich des Kreisels Klosterstern ist mit dem Plan 1C (260) 245/0001b geändert worden und befindet sich nun auf den dortigen nordwestlichen Parkplätzen im inneren Ring. Ein Konflikt zu Baumstandorten ist nicht mehr gegeben. In der Nähe stehende Bäume werden durch Sicherungsmaßnahmen vor Schäden geschützt. Es wird auf Nebenbestimmung Ziff. 1.7.12 verwiesen.**

## **2.14 Entscheidung über die Einwendungen**

### **2.14.1 Einwendung 1**

Der Eppendorfer Baum ist eine beliebte Einkaufsstraße, die aufgrund der inhabergeführten Struktur der ansässigen Ladengeschäfte und ihrer Individualität einzigartig in Hamburg ist. Das hier gegenständliche Planfeststellungsverfahren zum barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Haltestelle Klosterstern betrifft in erheblichem Umfang die Ladengeschäfte und Anwohner am Eppendorfer Baum und Klosterstern. Das vorliegende Planfeststellungsverfahren verschlechtert die Situation für die ansässigen Geschäftsinhaber sowie für die Anwohner und Besucher. Es wird die Existenz und weitere Entwicklung der Ladengeschäfte nicht nur während der Bauzeit, sondern auch in dem vorgestellten Endzustand massiv beeinträchtigen.

*Durch den barrierefreien Ausbau gemäß diesem Planfeststellungsverfahren erfolgt keine Verschlechterung der Situation für Anwohner und Ladengeschäfte.*

**Der barrierefreie Ausbau der U-Bahn-Haltestelle Klosterstern umfasst eine eher punktuelle Maßnahme im Straßenraum der Straße Eppendorfer Baum, angrenzend zum Kreisverkehr Klosterstern. Eine Betroffenheit der Ladengeschäfte und Anwohner ist durch die bauzeitlichen Auswirkungen der Maßnahme gegeben. Die bauzeitlichen Auswirkungen ergeben sich insbesondere durch die erforderlich werdenden Baustelleneinrichtungsflächen, die Bautätigkeit selbst (Lärmauswirkungen) und verkehrliche Auswirkungen. Die erwarteten bauzeitlichen Auswirkungen (Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: auf Details wird weiter unten in der Entscheidung über diese Einwendung eingegangen; siehe außerdem Ziffern 1.7.1 bis 1.7.5) sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht geeignet, die Existenz und weitere Entwicklung der Ladengeschäfte zu bedrohen. Insbesondere der Endzustand mit einem Aufzugsstandort auf der Straßenebene sowie geringfügig veränderter Verkehrsführung, die sich aus der Lage des Aufzugsstandortes ergibt, vermag keine Auswirkungen zu entfalten, die eine massive Beeinträchtigung der Ladengeschäfte und Anwohner hervorruft. Die weiterhin in den Planunterlagen nachrichtlich dargestellte Straßenplanung bildet hingegen nicht den Gegenstand der Planfeststellung, vgl. Ziffern 2.13.1.1, 2.14.1.**

Durch das geplante Vorhaben wird ein faktischer Zwangspunkt geschaffen, der für weitere Planungen der Umgestaltung des Eppendorfer Baumes und des Klostersterns erheblich negative, präjudizierende Wirkung entfaltet. Die hiesige Planung beschränkt sich allein auf die Errichtung eines Fahrstuhls und die notwendige Veränderung einer Bordsteinkante und berücksichtigt nicht, in welchem Maße die Errichtung und Positionierung des Fahrstuhls und der Gehwegveränderung zwingende Auswirkungen auf die schon in der Diskussion befindliche Umgestaltung der Straße Eppendorfer Baum und des Klostersterns haben. Auch ist unklar, in welchem Umfang eine Umgestaltung der Straße „Eppendorfer Baum“ überhaupt in Rede steht, d.h. ob insbesondere die gesamte Straße oder nur ein Abschnitt betroffen sein wird.



*Es wird kein faktischer Zwangspunkt geschaffen, der negative präjudizierende Wirkung entfaltet. Lediglich die Zufahrt vom Eppendorfer Baum in den Klosterstern soll –regelkonform - einspurig werden.*

**Die Antragsunterlagen umfassen die unmittelbar notwendigen Folgemaßnahmen, die aus der beantragten Maßnahme resultieren. Hinsichtlich des Standortes des Aufzuges muss sichergestellt sein, dass die beantragte Maßnahme auch wie beantragt verwirklicht werden kann und entstehende Konflikte gelöst werden. Die notwendigen Folgemaßnahmen, was den reinen Straßenumbau betrifft, ergeben sich insbesondere aus der zeichnerischen Darstellung auf Plan 1 C (260) 225/0024b. Neben der Fläche, die für den Aufzug auf der ehemaligen Straßenfläche geschaffen wird, sind dies Anpassungen am Fußgängerüberweg, dem Radweg sowie der Mittelinsel. Weitere Maßnahmen bezüglich des Straßenumbaus im Eppendorfer Baum sowie im Kreisel Klosterstern sind nicht erforderlich. Der Wegebausträger hat bestätigt, dass durch den Standort des Aufzuges keine präjudizierende Wirkung für weitere Straßenbaumaßnahmen im Eppendorfer Baum (außer der Herstellung der einspurigen Verkehrsführung im Übergangsbereich vom Eppendorfer Baum in den Kreisverkehr) und des Kreisels Klosterstern geschaffen wird. Weitergehende Straßenbaumaßnahmen, als die bezeichneten unmittelbaren Folgemaßnahmen, sind nicht Gegenstand dieses Verfahrens und können der Vorhabensträgerin auch aus Gründen der Abwägung nicht auferlegt werden.**

Die örtlichen Ladengeschäfte sind auf ausreichend Parkraum und Anlieferzonen angewiesen. Durch die geplante Festsetzung der neuen Straßenkante entfällt die heutige Anlieferzone im Bereich des Eppendorfer Baums (Höhe Eppendorfer Baum 7 und gegenüberliegend Eppendorfer Baum 8). Eine Anlieferung der Geschäfte ist dann nur noch unter großer Behinderung des Verkehrs denkbar, indem der Lieferverkehr auf der - dann einspurigen - Straße selbst hält und dadurch den fließenden Verkehr zum Erliegen bringen wird. Aufgrund der Verengung besteht außerdem die berechtigte Sorge, dass Rettungsfahrzeuge, die regelmäßig die Straße Eppendorfer Baum von und in Richtung Universitätskrankenhaus Eppendorf durchqueren, nicht mehr zügig durchkommen werden. Dass diese vorhersehbare verkehrliche Situation zudem einem „Busverzögerungsprogramm“ gleich kommt, braucht nicht betont zu werden.

**Die Veränderung des Straßenraumes ist auf der zeichnerischen Darstellung auf Plan 1 C (260) 225/0024b ersichtlich. Die Anlieferzonen verbleiben in ihrem jetzigen Bestand unverändert. Weiterhin ist auf Plan 1 C (260) 245/0001 (und auch dem geänderten Plan 1 C (260) 245/0001b) erkennbar, dass die Anlieferzonen im Eppendorfer Baum auch durch Baustelleneinrichtungsflächen nicht betroffen sind. Insofern ist der Bereich der Anlieferzone weder bauzeitlich noch betriebsbedingt durch die Maßnahme betroffen. In dem Bereich der Anlieferzonen befindet sich bereits jetzt nur eine einspurige Verkehrsführung, so dass es dort zu keinen Veränderungen zur Bestandssituation kommen wird. Im Übrigen wird auf Ziffern 1.7.3 und 2.8 verwiesen.**

Zusätzlich zur Problematik des Anlieferverkehrs wird die in den Unterlagen dargestellte, befürwortete Variante dazu führen, dass die Straße Eppendorfer Baum im Bereich zur Einmündung zum Klosterstern nur noch einspurig verläuft. Dies wird den Verkehrsfluss in einem Straßenabschnitt, welcher bereits jetzt in Spitzenzeiten überlastet ist, voraussichtlich erheblich verschlechtern. Die ohnehin schon problematische Situation, welche von starken An- und Abfahrtsbewegungen in Verbindung mit - auch verkehrswidrig parkenden - Kurzzeitparkern, Anlieferungsfahrzeugen und öffentlichem Nahverkehr gekennzeichnet ist, wird sich weiter zuspitzen.

Der Nachweis darüber, in welchem Maße sich eine Kreisverkehrszufahrt mit einem Fahrstreifen im Eppendorfer Baum auf die Leistungsfähigkeit und Verkehrsqualität (Zeitverluste und Staubildung) nicht mindernd auswirkt, hat die Vorhabenträgerin nicht geführt; jedenfalls ergibt er sich nicht aus den veröffentlichten Unterlagen. Dieser Nachweis kann nur anhand der Verkehrsstärken des Kfz-, Rad- und Fußverkehrs qualifiziert beurteilt werden. Entspre-

chende Angaben sind in den veröffentlichten Unterlagen nicht enthalten. Eine aktuelle Ermittlung und Bewertung fand, soweit bekannt, nicht statt.

Die Verlegung des Zebrastreifens näher an den Klosterstern führt dazu, dass einmündender Verkehr jeweils auf und nicht vor dem Zebrastreifen warten muss und es zu einer Kollision von Fußgänger-, Radfahrer- und Autoverkehr kommt. Zudem wird der Rückstau in den Klosterstern noch zunehmen. Auch der Rückstau im Eppendorfer Baum wird sich erneut erhöhen, da hier die Zweispurigkeit entfallen wird. Jedem Anwohner ist aber bekannt, dass schon heute der Klosterstern nur deshalb funktioniert und der Verkehrsfluss nicht gänzlich zum Erliegen kommt, weil der erhebliche Rückstau, der täglich an den Zufahrten zum Eppendorfer Baum und zur Rothenbaumchaussee entsteht, mittels der zweiten Spur umfahren werden kann. In den täglichen Spitzenzeiten wird es dagegen nach der Umgestaltung zu dauerhaften Rückstausituationen kommen, die eine vollständige Blockade des Klostersterns infolge verkehrlicher Überlastung entstehen lassen. Dass in diesem Rahmen auch der nachhaltige Betrieb der Buslinie 114 in Frage gestellt ist, liegt auf der Hand.

**63% der Fahrzeuge wollen nach dem Einbiegen vom Eppendorfer Baum in den Klosterstern sogleich wieder die Ausfahrt in die Rothenbaumchaussee nehmen. Diese Fahrzeuge wählen ausschließlich die rechte Fahrspur. Auch ein großer Teil der übrigen Fahrzeuge ordnet sich zunächst rechts ein, weil deren Fahrer einen Spurwechsel innerhalb des Kreisels gerne vermeiden. Die innere Spur des Kreisels wird von ihnen meist erst dann benutzt, wenn sich auf der rechten Spur vor einer Ausfahrt ein Stau gebildet hat. Zu diesem Zeitpunkt haben sie jedoch den Eppendorfer Baum bereits hinter sich gelassen. Die linke Spur des Eppendorfer Baumes, von der aus direkt in die innere Spur des Kreisels einzubiegen ist, wird damit nur von einer deutlich geringeren Zahl von Fahrzeugen - meist mit ortskundigen Fahrern besetzt - benutzt. Da ein Abbiegen von der linken Spur des Eppendorfer Baumes auf die innere Kreiselspur jedoch voraussetzt, dass beide Fahrspuren des Kreisels zur gleichen Zeit frei sind, gelingen diese Abbiegevorgänge in kapazitätserhöhender Anzahl nur in den verkehrsschwächeren Zeiten, in denen es auf eine gesteigerte Kapazität gerade nicht ankommt und auch ein einspuriges Einbiegen genügen würde. Die Reduktion der Einmündung des Eppendorfer Baums auf einen Fahrstreifen wird daher in den verkehrsschwächeren Zeiten keine negativen Folgen für die Verkehrsabwicklung haben.**

**Dies gilt auch für die verkehrsstarken Zeiten. Sobald der Kreisel auf beiden Spuren, insbesondere aber der äußeren Spur, dicht befahren ist, nimmt die Anzahl der Situationen, in denen von der linken Spur des Eppendorfer Baumes unmittelbar in die innere Kreiselspur eingebogen werden kann, stark ab. Die dann deutlich geringere Zahl von möglichen Abbiegevorgängen von der linken Spur aus erhöht die Kapazität der Einmündung somit nicht mehr wesentlich, so dass davon ausgegangen werden muss, dass die Reduktion auf einen Fahrstreifen auch in den verkehrsstarken Zeiten keine erheblichen negativen Folgen für die Verkehrsabwicklung im Bereich der Einmündung in den Kreisel haben wird.**

**Zudem ist ein erhöhtes Unfallrisiko im Bereich der zweispurigen Einmündung festzustellen. Der Einmündungsbereich stellt laut Unfallstatistik der Verkehrsdirektion einen Unfallschwerpunkt dar. Danach weist die Unfallstatistik der Jahre 2011 bis 2013 22 Unfälle mit 7 Verletzten, darunter 1 Schwerverletzten auf. Die Verkehrsdirektion spricht ab 5 Verletzten innerhalb von 3 Jahren von einer Unfallhäufungsstelle. 16 der Unfälle resultierten aus einem Missachten der Vorfahrt beim Einfahren aus dem Eppendorfer Baum in den Kreisverkehr Klosterstern oder durch Spurwechsel.**

**Zu betrachten ist zudem der Verlust an Stauraum vor dem Kreisel, der durch den Wegfall der linken Spur entsteht. Da der Eppendorfer Baum jedoch nur auf den letzten ca. 60 m zweispurig verläuft, finden in diesem Stauraum lediglich etwa 10 wartende Fahrzeuge Platz. Zudem blockiert eine etwa gleich große Anzahl wartender Fahrzeuge auf der rechten Fahrspur den weiteren Zufluss zur linken Fahrspur, so dass diese, selbst wenn sie leergefahren werden könnte (was in den verkehrsstarken Zeiten nur**

eingeschränkt möglich ist, s.o.), nicht adäquat aufgefüllt werden kann. Infolgedessen ist der maximal zu erwartende Rückstau durch die begrenzte Kapazität des wegfallenden Stauraums ebenfalls begrenzt.

Des Weiteren besteht auch die Gefahr, dass auf der Fahrbahn haltende Lieferfahrzeuge zukünftig die nach dem Entfall der linken Fahrspur allein verbleibende rechte Fahrspur blockieren, weil ein Ausweichen auf die linke Spur nicht mehr möglich ist. Hierbei ist jedoch zu vermuten, dass gerade die momentan vorhandene Ausweichmöglichkeit den entscheidenden Anreiz für ein Anhalten auf der rechten Spur bietet und dieses bei einer Einspurigkeit in der Regel unterbleiben wird.

Die geschilderten Auswirkungen stellen sicherlich einen verkehrlichen Nachteil dar, insbesondere im Hinblick auf die ohnehin angespannte örtliche Verkehrssituation. Zum einen kann jedoch ein Teil derjenigen, die in Richtung Rothenbaumchaussee fahren wollen, die Abkürzung über den Straßenzug Hochallee und seine diversen Querverbindungen zur Rothenbaumchaussee wählen. Bei konsequenter Überwachung der dort zeitweilig auf der Straße neben der Radfahrspur parkenden Fahrzeuge dürfte dort noch genügend Kapazität vorhanden sein. Zum anderen besteht die Möglichkeit, im Rahmen einer möglicherweise erfolgenden Restrukturierung des Straßenzuges Eppendorfer Baum / Klosterstern kapazitätsproblematik eine Lösung zuzuführen, z. B. auch durch die optimierte Ausweisung von Anlieferzonen. Selbst jedoch, wenn dies nicht gelänge – die Planfeststellungsbehörde hat auf das Ergebnis der Straßenplanung keinen Einfluss und darf daher bei ihrer Entscheidung nicht von späteren Konfliktlösungen durch andere Vorhaben ausgehen - und die durch dieses Vorhaben neu entstehende Einspurigkeit zu den vorstehend beschriebenen Verschlechterungen führte, wäre dies angesichts der relativ kleinräumigen und insgesamt zumutbaren Auswirkungen in Relation zu dem verfolgten Ziel der Barrierefreiheit hinzunehmen.

Auch für die Abfahrt der Busse von der Haltestelle wird sich keine entscheidungserhebliche Veränderung ergeben. Die Situation dort ist zukünftig keine andere als diejenige an anderen vielbefahrenen Straßen, in denen der Einfädelvorgang ausfahrender Busse in der Regel problemlos erfolgt, wie dies im Übrigen § 20 Abs. 5 StVO auch vorsieht. Eine wesentliche Verschlechterung gegenüber dem Bestand ist nicht erkennbar.

Der Abstand der Radfahrerfurt (und des Fußgängerüberwegs) von der Kreisfahrbahn soll laut einschlägigem Regelwerk ("Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), 2006) 4 bis 5 m betragen. Weniger als 2 m sind aus Sicherheitsgründen zu vermeiden. Diese Formulierung wird in der Fachwelt mittlerweile als problematisch angesehen, da bereits bei weniger als 4 m Sicherheitsbedenken anzumelden sind. Dieses Thema war laut Abstimmungsprotokoll (Gespräch am 20.05.2014) auch angesprochen und als Klärungsbedarf im weiteren Planungsprozess festgestellt worden. Eine Lösung für diese mit der Planung aufgeworfene Frage der Positionierung von Fußgängerüberweg und Radfahrerfurt ist nicht ersichtlich.

Das als einschlägig bezeichnete Regelwerk „Merkblatt für die Anlage von Kreisverkehren“ ist als anzuwendendes Regelwerk nicht eingeführt. Das maßgebliche Regelwerk für die Planung der Hamburger Stadtstraßen stellt die Loseblattsammlung „Planungshinweise für Stadtstraßen in Hamburg (PLAST)“ dar. Laut PLAST 5 sollten Radfahrerfurten im Zweirichtungsverkehr 4,00 m abgesetzt sein. Eine gute Erkennbarkeit ist durch die Markierung, eine rote Einfärbung und die Beschilderung zu gewährleisten. Nach Plan 1 C (260) 225/0024b liegt die Radfahrerfurt an der südlichen Straßenkante etwa 1,5 m und an der nördlichen Straßenkante etwa 2,25 m von dem Kreisverkehr abgesetzt. Zur Mittelinsel hin verjüngt sich der Abstand auf etwa 1 m.

Hinsichtlich der Zulässigkeit wird auf die Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zur Fußgängerquerung und Radfahrerfurt unter Ziff. 2.13.1.10 verwiesen.

Auch die Weiterführung des Radverkehrs aus dem Eppendorfer Baum auf der zweistreifigen Kreisfahrbahn ist nicht zulässig. Eine deshalb notwendige Aufleitung auf die Nebenflächen mit Anschluss an den umlaufenden Radweg ist nicht erkennbar möglich (auch aufgrund der naher an die Kreisfahrbahn herangerückten Überquerungsstelle, s.o.) und erfordert ggf. auch eine Anpassung der festzustellenden Straßenkante. Auch hier ist eine kohärente Lösung der Problematik nicht ersichtlich.

**Die Radwegführung ändert sich bis auf das Heranrücken der Radfahrerfurt im Eppendorfer Baum in Richtung Kreisverkehr Klosterstern nicht. Soweit Radwege innerhalb des Kreisels dargestellt sind, handelt es sich lediglich um eine nachrichtliche Darstellung, nicht um den Gegenstand der vorliegenden Planfeststellung, vgl. Ziffer 2.13.1.1.**

Im Bereich der Einmündung des Eppendorfer Baums in den Kreisverkehr des Klosterstern liegt das Hauptaugenmerk der Autofahrer auf dem von links kommenden Verkehr und der Bemühung, sich in den fließenden Verkehr einzufädeln. Die von rechts kommenden Fußgänger und zum Teil mit erheblicher Geschwindigkeit herankommende Radfahrer führen schon heute zu Problemen. Wenn nun in der Sichtachse der Fahrer das Aufzugsbauwerk steht, ist zu befürchten, dass hier ein Unfallschwerpunkt entstehen wird.

**Es wird auf die Ausführungen der Verkehrsdirektion zum Standort des Aufzugsbauwerks unter Ziffer 2.13.1.6 verwiesen, denen sich die Planfeststellungsbehörde anschließt. Danach hat der Fahrstuhl genügend Abstand zum Fahrradweg und die Sichtbeziehungen für den Verkehr werden nicht gestört. Ein Gefährdungspotential aufgrund einer Sichtbehinderung durch das Aufzugsbauwerk wird nicht gesehen.**

Durch die Verlegung der drei Bushalteplätze vom Klosterstern in Richtung Isestraße wird es zu einem Entfall der Anlieferzone und von Parkplätzen sowie dem Entfall des derzeit vorhandenen Blumenpavillons kommen. Die Sichtbarkeit der Geschäfte hinter den parkenden Bussen ist eingeschränkt. Es ist nicht nachvollziehbar, warum Überlieger, d.h. parkende Busse, die kurzzeitig nicht zur Beförderung eingesetzt werden, hier einen Standort erhalten müssen. Die Notwendigkeit von Überliegerstandorten ist auch gerade deswegen anzuzweifeln, da in der nachrichtlich beigelegten Entwurfsplanung auf der gegenüberliegenden Straßenseite die Überliegerstandorte entfallen können. Auch ist nicht nachvollziehbar, warum die Haltestelle nicht näher an den geplanten Standort des Fahrstuhles heranrücken kann. Des Weiteren wären andere Standorte für die Überlieger denkbar; so könnten Überliegerparkplätze am Anfang der Rothenbaumchaussee oder in der Abteistraße eingerichtet werden. Der Wegfall der im Eppendorfer Baum parkenden Busse hätte in der Folge einen positiven Effekt auf die Attraktivität des Eppendorfer Baums als Einkaufsstraße. Auch würden mehr Park-, Anlieferungs- und Haltemöglichkeiten geschaffen werden sowie die Sicherheit der Fußgänger durch bessere Sichtbeziehungen erhöht werden.

**Die Bushalteplätze werden nicht verlegt und bleiben in ihrem jetzigen Bestand erhalten. Lediglich während der Bauzeit wird ein Teil der Bushaltestellen im Eppendorfer Baum temporär für Baustelleneinrichtungsflächen verwendet, vgl. Ziffern 1.7.2 und 2.7.**

Durch die Bauzeit, derzeit sind 1,5-2 Jahre avisiert, die Baustelleneinrichtung und den Baustellenverkehr während der Bauzeit entlang des Eppendorfer Baumes wird es zu längeren und erheblichen Belästigungen der Anwohner und Geschäftsinhaber kommen. Die Anlieferung der Geschäfte während dieser Zeit ist nicht gesichert. Auch fallen Parkplätze weg. Die ständige Baustelle bzw. der Eindruck des Vorhandenseins einer ständigen Baustelle verringert die Attraktivität der Geschäfte für die Kunden. Im Zusammenhang mit der schon in der Diskussion befindlichen Umgestaltung des Eppendorfer Baums und des Klostersterns wird sich die Bauzeit vor Ort mit den dann folgenden Maßnahmen zudem noch über die angezeigten 1,5-2 Jahre dieser Maßnahme hinaus erheblich verlängern. Eine zeitliche und räumliche Abstimmung und Koordination der drei Baumaßnahmen findet nicht statt. Hierdurch entsteht der Eindruck, dass eine fortlaufende Baustelle über die nächsten Jahre vorhanden

ist. Für den absehbaren Fall, dass die Planungen der drei Maßnahmen nicht ganzheitlich koordiniert und auf Grundlage eines übergreifenden Logistikkonzeptes umgesetzt werden, ist gerade in den Zeiten zwischen den einzelnen Baumaßnahmen eine verheerende Situation zu erwarten. Insbesondere da die hier planfestzustellende Maßnahme die zwingende Umsetzung der weiteren Maßnahmen erfordert, ist erneut die Trennung der Maßnahmen stark zu kritisieren. In jedweder Phase der Umsetzung - gleich welcher der drei Maßnahmen - wird es zu erheblichen Umsatzeinbußen und zum Verlust der Attraktivität des Standortes Eppendorfer Baum kommen; dies wird letztlich die einzigartige Struktur am Eppendorfer Baum gefährden.

**Laut Erläuterungsbericht wird mit einer Bauzeit von März 2015 bis Juni 2016 kalkuliert, also 1 Jahr und 4 Monate. Die Anlieferung der Geschäfte ist gesichert, da die vorhandenen Anlieferungszonen nicht in Anspruch genommen werden, vgl. Ziffern 1.7.3 und 2.8. Für die Baustelleneinrichtungsflächen werden im Eppendorfer Baum auf der nördlichen Seite 6 Parkplätze und auf der südlichen Seite 3 Parkplätze benötigt. Weiterhin ist im inneren Ring des Kreisverkehrs Eppendorfer Baum die Einrichtung einer Baustelleneinrichtungsfläche vorgesehen, die Parkraum von etwa 3 Längsparkern und 7 Schrägparkern in Anspruch nimmt. Eine Zählung und Erfassung von Parkplatznutzern durch den Landesbetrieb für Straßen, Brücken und Gewässer vom 18.11.2003 unterstützt die Annahme, dass die Parkplätze im Kreisel Klosterstern zum deutlich überwiegenden Teil von Bewohnern und Beschäftigten genutzt werden und nur ein geringer Anteil der Parkplätze von Besuchern, also potentiellen Kunden der Geschäfte, in Anspruch genommen wird. Ähnliches ist für den angrenzenden Bereich im Eppendorfer Baum anzunehmen. Die Annahme erheblicher Umsatzeinbußen und eines Verlustes der Attraktivität des Standortes Eppendorfer Baum kann durch die geringfügige Verringerung der Anzahl der Parkplätze unter Berücksichtigung der Dauer der Bauzeit von weniger als 1,5 Jahren nicht nachvollzogen werden.**

**Eventuell zeitgleich stattfindende andere Maßnahmen, die nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind, können an dieser Stelle keine Berücksichtigung finden. Dies betrifft insbesondere weitergehende Straßenbaumaßnahmen, die über die dargestellten unmittelbaren Folgemaßnahmen der beantragten Maßnahme hinausgehen. Auswirkungen, die durch andere Maßnahmen hervorgerufen werden könnten, sind in dem jeweiligen Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen und zu bewerten. Dabei sind die durch das vorliegend planfestgestellte Vorhaben entstehenden bauzeitlichen Beeinträchtigungen mit zu berücksichtigen.**

**Die Vorhabensträgerin hat im Verfahren zugesagt, dass die oberirdischen Bautätigkeiten (Herstellung des Aufzugsbauwerks auf der Straßenebene inklusive der notwendigen Folgemaßnahmen) erst im Jahr 2016 stattfinden werden, so dass eventuelle andere Straßenbaumaßnahmen dies in ihrer Planung berücksichtigen könnten. Eine rechtliche Grundlage, die Vorhabensträgerin zu verpflichten, die Umsetzung der beantragten Maßnahme erst gemeinsam mit anderen derzeit planerisch noch nicht hinreichend konkretisierten Maßnahmen zu verknüpfen, ist nicht ersichtlich.**

Der vorliegenden Planung liegen keine abgestimmten Gesamtkonzepte zugrunde. Dies betrifft, wie oben ausgeführt, nicht nur die Baustellenlogistik, sondern auch die fehlende Vorlage eines Parkraum-, Verkehrs- und Anlieferungskonzeptes. Es birgt die Gefahr inkohärenter Planungen und Maßnahmen sowie andauernder Baustellen mit den damit einhergehenden Behinderungen und Belästigungen. Insbesondere fehlt eine Vision davon, was sich für die Anwohner und Geschäftsinhaber nach all den zu erwartenden Jahren der Bauzeit verbessert haben soll.

*Vorgesehen ist eine Bauzeit von ca. April 2015 bis Juni 2016. Ein Großteil der Arbeiten wird dabei in der unterirdischen Haltestelle stattfinden und ist an der Oberfläche nicht wahrnehmbar. An der Straßenoberfläche erfolgen folgende Baumaßnahmen:*

- *Herstellung des Aufzuges und unmittelbar angrenzender Straßenbereiche*

○ *Treppensanierung*

*Diese Maßnahmen sind zeitlich begrenzt.*

**Hinsichtlich des Arguments der fehlenden Abstimmung eines Gesamtkonzeptes verschiedener Maßnahmen siehe die o.g. Ausführungen der Planfeststellungsbehörde. Zweck der beantragten Maßnahme ist die Herstellung der Barrierefreiheit für die U-Bahn-Haltestelle Klosterstern sowie Sanierung der Schalterhalle A. Eine darüber hinausgehende Verbesserung der Bedingungen des Wohn- und Geschäftsumfeldes im Bereich der U-Bahn-Haltestelle Klosterstern ist nicht Gegenstand des Antrags, vgl. auch Ziffer 2.13.1.1.**

Ausdrücklich gerügt wird die unzureichende Informationspolitik. Es wurde weder mit den Anwohnern oder mit den Geschäftsinhabern der Dialog gesucht noch Behindertenverbände etc., mit Ausnahme der LAG, eingebunden. Die Stadt hat in verschiedenen anderen Planungen (z.B. Umgestaltung Osterstraße) gezeigt, dass eine Einbindung der Anwohner funktioniert und sinnvoll ist. Vorliegend wurden Pläne ohne Beteiligung ausgearbeitet und in erheblichem Umfang vorabgestimmt.

**Die gesetzlichen Vorgaben des Anhörungsverfahrens im Planfeststellungsverfahren wurden eingehalten. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde keinen Einfluss auf die Informationspolitik der Vorhabensträgerin. Die Vorhabensträgerin wurde von der Planfeststellungsbehörde auf die frühe Öffentlichkeitsbeteiligung im Sinne von § 25 Abs. 3 HmbVwVfG hingewiesen. Da es sich nach Einschätzung der Vorhabensträgerin bei der beantragten Maßnahme um eine punktuelle Maßnahme im Straßenraum handelt, deren Auswirkungen von der Vorhabensträgerin als unwesentlich beurteilt wurden, hat keine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung stattgefunden. Auch das Ergebnis des Anhörungsverfahrens hat gezeigt, dass eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung voraussichtlich keinen weiteren Erkenntnisgewinn gebracht hätte, der zu grundlegenden Veränderungen der Planung geführt hätte.**

**Aus den Antragsunterlagen ist ersichtlich, dass im Rahmen der Planung eine Vorabstimmung mit verschiedenen Trägern öffentlicher Belange sowie der Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen Hamburg e.V., als Zusammenschluss von über 60 Organisationen, die sich für die Belange behinderter und chronisch kranker Menschen (usw.) einsetzen, erfolgt ist. Insofern wurde eine Vorabstimmung, die auf die Erreichung des Zwecks der Maßnahme gerichtet ist, durchgeführt.**

Aussagekräftig ist auch, dass die Vorhabenträgerin in der Kriterienauswahl der vorgestellten Variantenuntersuchung das Kriterium Anwohnerakzeptanz, Folgen für die Geschäfte, Auswirkungen auf die örtliche Infrastruktur etc. in keiner Weise berücksichtigt. Dies ist nicht akzeptabel.

**Im Rahmen der Variantenauswahl sind unter anderem die Kriterien „Städtebau und Gestaltung“, „Genehmigungsfähigkeit/Verkehr“ sowie „Bauausführung/Betriebseinschränkungen“ bewertet worden. Das Kriterium „Städtebau und Gestaltung“ beinhaltet unter anderem die Auswirkungen, die durch die Nähe des Aufzugsbauwerks zur Wohn- und Geschäftsbebauung (Varianten 1a, 1d, 1e) entstehen. Im Rahmen der „Genehmigungsfähigkeit/Verkehr“ hat die Vorhabensträgerin den Betrieb von Geschäften (Blumenladen) und auch Lärmauswirkungen für die Wohnbebauung abgewogen (Varianten 1, 1a, 1b, 1d, 1e). Ebenfalls dort berücksichtigt wurden die Auswirkungen der Varianten auf andere Verkehrsträger (Bus, Rad, Fußgänger). Die „Bauausführung/Betriebseinschränkungen“ umfasst unter anderem die Beeinträchtigung für den Fußgängerverkehr (Anm. Planfeststellungsbehörde: und damit auch die Auswirkungen auf die Laufkundschaft für Geschäfte) (Varianten 1, 1a, 1d). Auch unter dem Kriterium „Baulicher Aufwand/Baukosten“ wurde die Nähe von Baugruben zur Wohnbebauung berücksichtigt (Varianten 1, 1a, 1d).**

**Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die vom Einwender genannten fehlenden Kriterien durchaus in der Variantenuntersuchung berücksichtigt worden.**

Die Öffentlichkeitsbeteiligung erweckt des Weiteren den Anschein, es müsse nur ein lästiger Verfahrensschritt abgearbeitet werden. Die Auslegung der Unterlagen während der hamburgischen Herbstferien trägt zu diesem Eindruck bei. Die Einwender fordern, dass ein ergebnisoffener Dialog geführt wird, der ihre Interessen angemessen ernst nimmt und berücksichtigt.

*Die Planungen wurden bereits am 14.08.14 dem Hauptausschuss des Bezirksamtes Eimsbüttel vorgestellt. Als Resultat hieraus fand eine weitere Vorstellung am 03.12.2014 im Verkehrsausschuss des Bezirks, in dem eine Beteiligung der Öffentlichkeit möglich ist, statt. Zudem erfolgte am 18.12.2014 ein Gespräch zwischen der Bürgerinitiative und der Hochbahn.*

**Die öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen wurde entsprechend § 73 HmbVwVfG durchgeführt. Eine Unzulässigkeit der Durchführung der öffentlichen Auslegung während Schulferienzeiten ist nicht ersichtlich. Zudem erfolgte die Auslegung gemäß § 73 Abs. 3 HmbVwVfG für die Dauer eines Monats, während die Herbstferien lediglich zwei Wochen dauerten. Müsste im Übrigen auf sämtliche Ferienzeiten Rücksicht genommen werden, könnten Planungen über das Jahr betrachtet während eines Zeitraumes von annähernd drei Monaten nicht ausgelegt werden. Dies ist angesichts der Vielzahl planfeststellungsbedürftiger Vorhaben nicht hinnehmbar. Daher verzichtet die Planfeststellungsbehörde auf eine Auslegung in der Regel lediglich während der langdauernden Sommerferien sowie während der Weihnachtsferien.**

Der Titel des Planfeststellungsverfahrens impliziert zudem in keiner Weise den Inhalt und Umfang der Maßnahme und die Folgen, die daraus entstehen. Unter dem Deckelmantel des barrierefreien Ausbaus, welcher ausdrücklich zu begrüßen ist, werden weit umfänglichere Maßnahmen vorbereitet, die einer umfänglichen öffentlichen Diskussion bedürfen. Diese findet fälschlicherweise nicht statt.

**Der von der Planfeststellungsbehörde gewählte Titel „Planfeststellungsverfahren für den barrierefreien Ausbau der U-Bahn Haltestelle Klosterstern“ ist geeignet, um für durch die Baumaßnahme betroffene Dritte eine angemessene Anstoßwirkung zu entfalten, da er verdeutlicht, dass es sich um Bautätigkeiten an einer Haltestelle handelt, die sich mit insgesamt 3 verschiedenen Zugängen unter der Straße Eppendorfer Baum, dem Kreisverkehr Klosterstern bis hin zur Straße Rothenbaumchaussee befindet. Die vom Einwender in Bezug genommenen weiteren Maßnahmen sind nicht Gegenstand des Vorhabens, vgl. Ziffer 2.13.1.1.**

Zu den nachrichtlich beigelegten Planungen des Eppendorfer Baums in Varianten (ohne Angaben zu Planverfasser, Datum, Planungsstand etc.) wird hier nicht abschließend Stellung genommen. Der Umfang des Einflusses des heutigen Planfeststellungsverfahrens auf diese Planungen ist aber absehbar gravierend. Allein die Verlegung des Radweges führt zu einem erheblichen Wegfall der Stellplätze auf dem gesamten Eppendorfer Baum, ohne dass bislang erkennbar ist, bis wohin dieser Radweg auf der Straße gerührt werden soll. Neues Konfliktpotential wird auch der dann halb auf der Straße haltende Bus (auf dem neuen Radweg) mit sich bringen. Hinzu kommt, dass die heutige Rangierfläche vor den Schrägparkern als Anlieferungszone genutzt wird. Diese würde bei Längsparkern entfallen. Die gelebte Realität zeigt, dass u.a. diese Rangierfläche auch durch Anlieger häufig genutzt wird und erheblich zur Belebung des Eppendorfer Baums beiträgt. Gescheiterte Verkehrsberuhigungsprogramme der 80er und 90er Jahre haben ausreichend gezeigt, dass zu einem Quartier und einem funktionierenden Leben und Geschäftsbetrieb genau dieser Verkehr und die Möglichkeiten, die er mit sich bringt, wesentlich beitragen.

**Die Verlegung des Radweges und der Bushaltestellen sind nicht Gegenstand der Antragsunterlagen. Es kommt zu keinem dauerhaften Wegfall von Stellplätzen im Eppendorfer Baum, vgl. Ziffer 2.13.1.1.**

Namens unserer Mandanten rügen wir weiterhin, dass die digitale Bereitstellung der Planunterlagen auf der Webseite der Anhörungsbehörde nach Art und Weise der Ausführung dem Sinn und Zweck eines Anhörungsverfahrens nach § 73 Abs. 3 HmbVwVfG und § 9 Abs. 1 UVPG widerspricht. Zwar hat die Behörde von der grundsätzlich positiv zu bewertenden Möglichkeit Gebrauch gemacht, ausgelegte Unterlagen auch über das Internet zur Verfügung zu stellen; dies ist jedoch in einer Form geschehen, die den Eindruck der Intransparenz und Irreführung erweckt. Damit widerspricht es dem Sinn und Zweck eines Beteiligungsverfahrens, nämlich die möglichen Auswirkungen des Vorhabens vollständig zu ermitteln und eine hinreichende Abwägung der Belange zu ermöglichen. Dies setzt insbesondere eine Transparenz der Planunterlagen voraus (vgl. Neumann in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG Kommentar, 8. Aufl. 2014, § 73 VwVfG, Rn. 7 ff.). An dieser mangelt es vorliegend, da die Bereitstellung der Planunterlagen auf der Webseite unübersichtlich und für einen Laien unverständlich ist. Auch gehen die untersuchten und abgelehnten Varianten aus den Unterlagen nicht in einer Weise hervor, die eine abschließende Bewertung der untersuchten Varianten ermöglicht. Auch sind die Anlagen unsortiert und die Überschriften der Anlagen korrelieren nicht mit deren Inhalt. Gravierend kommt hinzu, dass das Ergebnis der Vorprüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens kaum auffindbar ist. Folglich besteht die Gefahr, dass sich der Betroffene auf Grund dieser Unübersichtlichkeit und Unverständlichkeit nicht weiter mit dem Vorhaben und deren Auswirkungen beschäftigen und somit auch nicht die ausgedruckten und ausgelegten Planunterlagen einsehen wird. Mag ein betroffener Bürger sich davon womöglich nicht abschrecken lassen, ist diese Gefahr bei einem nicht unmittelbar betroffenen Bürger umso höher. Aber gerade auch die allgemeine Öffentlichkeit ist nach § 9 Abs. 1 UVPG zu beteiligen.

**Nach § 73 Abs. 3 HmbVwVfG ist der Plan in den Bezirken innerhalb von drei Wochen nach Zugang für die Dauer eines Monats zur Einsicht auszulegen. Dies fand in der Zeit vom 06.10.2014 bis zum 05.11.2014 im Bezirksamt Eimsbüttel statt.**

**Auf der Internetseite <http://www.hamburg.de/bwvi/np-aktuelle-planfeststellungsverfahren/> wurde die öffentliche Auslegung der Antragsunterlagen mit demselben Text bekanntgegeben, wie in der formalen Bekanntmachung im Amtlichen Anzeiger vom 30.09.2014. Der Antragsgegenstand ist dort deutlich benannt worden („Der Ausbau umfasst im Einzelnen den Einbau eines Aufzuges zwischen Bahnsteig und Straßenebene, die Herstellung der Bahnsteigvollerhöhungen, die Sanierung und Reparatur der Schalterhallen sowie die daraus resultierenden Anpassungsmaßnahmen an den bestehenden Anlagen.“)**

**Die Antragsunterlagen wurden auf derselben Seite nachfolgend des Textes kostenlos zum Download zur Verfügung gestellt. Dies wurde in anwenderfreundlicher Weise mittels komprimierter Dateien vorgenommen, die einen schnelleren Download ermöglichen, sowie unter klarer inhaltlicher Benennung der Dateien („DL 01 Erläuterungsbericht inkl. Variantenuntersuchung“, „DL 02 Pläne“, „DL 03 Entwässerungsantrag“, „DL 04 Pläne Straßenumbau zur Information“, „DL 05 Brandschutz Varianten UVP“).**

**Die Dateien sind mit den ausgelegten Antragsunterlagen, auch in der Sortierung, identisch. Eine Intransparenz der ausgelegten und auch digitalen Antragsunterlagen vermag die Planfeststellungsbehörde aus den genannten Gründen nicht erkennen.**

**§ 9 Abs. 1 UVPG regelt die Beteiligung der Öffentlichkeit bei Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP). In diesem Verfahren wurde entsprechend Anlage 1 Nr. 14.11 zum UVPG die Vorprüfung einer UVP-Pflicht im Einzelfall nach § 3c UVPG durchgeführt. Das Vorliegen einer UVP-Pflicht wurde hierfür verneint und das Ergebnis im Amtlichen Anzeiger vom 30.09.2014 bekannt gegeben.**

III.

Die ausgelegte Planung leidet an materiellen Fehlern. Diese werden im Ergebnis dazu führen, dass die gegenwärtige Planung keinen Bestand haben kann.



Dazu im Einzelnen:

#### 1. Verknüpfung mit Maßnahmen „Eppendorfer Baum“ und „Klosterstern“

Der Ausbau der U-Bahn-Haltestelle Klosterstern, welcher allein Gegenstand der vorliegenden Planung ist, steht in einem engen räumlichen, zeitlichen und funktionellen Zusammenhang zu den weiteren Umbaumaßnahmen „Eppendorfer Baum“ und „Klosterstern“. Denn die vorliegende Maßnahme bedingt die folgenden Umbaumaßnahmen im Straßenverkehrsraum und kann nicht für sich alleine funktionieren; sie ist nicht in sich abgeschlossen. Dieser Zusammenhang wurde im Rahmen der Planung zwar grundsätzlich erkannt, jedoch einer abwägungsfehlerhaften Lösung zugeführt.

Denn die ausgelegte Planung, der die Variante 2 b zugrunde liegt, hat - wie auch die Vorhabenträgerin erkannt hat (Erläuterungsbericht, S. 3) - zwingend zur Folge, dass zur Realisierung des Aufzugsstandortes die Straße „Eppendorfer Baum“ umgebaut werden muss. Hintergrund ist, dass sich bei der derzeitigen Straßenführung der Standort des Aufzuges auf dem heutigen Zebrastreifen befände, d.h. er läge auf der Fahrbahn der Straße „Eppendorfer Baum“. Die Umbaumaßnahmen an der Straße sind allerdings, mit Ausnahme der Feststellung der Straßenkante im Bereich des Aufzuges, nicht Gegenstand des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens.

Diese von der Vorhabenträgerin gewählte Lösung, die nur die Feststellung der Straßenkante im Bereich des Aufzuges in die Planung einbezieht, ist rechtsfehlerhaft. Die Vorhabenträgerin wählt damit weder die Handlungsvariante, die Planung allein auf den Ausbau der U-Bahn-Haltestelle zu begrenzen, noch erfolgt eine Planung, welche die Umbaumaßnahmen am „Eppendorfer Baum“ und am „Klosterstern“ einbezieht. Letztere Variante wäre vorzugswürdig gewesen, da allein sie eine kohärente Planung zur Folge gehabt hätte.

*Auf die grundsätzliche Stellungnahme wird Bezug genommen. Ein Zusammenhang mit anderen Straßenbaumaßnahmen besteht nicht.*

**Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.13.1.1 verwiesen. Das Vorhaben ist in sich abgeschlossen, eine Verlagerung des Konfliktes in andere Verfahren liegt nicht vor. Weitergehende Maßnahmen als die planfestgestellten unmittelbaren Folgemaßnahmen sind nicht notwendig. Die Erforderlichkeit einer Verknüpfung mit nach Art und Umfang sowie insgesamt noch ungewissen Straßenbaumaßnahmen im Eppendorfer Baum sowie am Kreisverkehr Klosterstern, die über die v.g. unmittelbaren Folgemaßnahmen hinausgeht, wird nicht gesehen.**

Die von der Vorhabenträgerin gewählte Lösung mit einem nur punktuellen Einbezug der Verkehrsplanung erfüllt jene Anforderungen nicht, die bei einem Einbezug von Folgemaßnahmen zu stellen sind:

##### a) UVP-Vorprüfung in Bezug auf die Anschlussplanung

So erkennt die Vorhabenträgerin fehlerhaft nicht, dass die vorgenommene UVP-Vorprüfung des Einzelfalls auch die Zulässigkeit der Anschlussplanung mit umfassen muss (vgl. Hoppe/Schlarmann/Buchner/Deutsch, Rechtsschutz bei der Planung von Verkehrsanlagen und anderen Infrastrukturvorhaben, 4. Aufl. 2011, S. 346). Sie hätte gerade auch die Auswirkungen der durch die vorliegende Planung determinierten Anschlussplanung bezüglich des Umbaus der Straße „Eppendorfer Baum“ untersuchen müssen. Dabei hätte sie berücksichtigen müssen, dass aufgrund des Standorts des Aufzuges und des geänderten Verlaufs der Straßenkante die gesamte Verkehrsführung umstrukturiert werden müsste. Dies wird erhebliche Folgen für den Verkehrsfluss und damit auch die Immissionsbelastung durch Lärm und Schadstoffe bewirken. Auch besteht die relevante Gefahr, dass die geänderte Straßenführung einen Rückstau vor der Einmündung in den Kreisverkehr Klosterstern und von diesem kommend in Richtung „Eppendorfer Baum“ mit sich bringen wird. Des Weiteren werden zur Realisierung der Anbindung des Fahrradverkehrs in den Kreisverkehr weitere Maßnahmen erforderlich werden, deren Notwendigkeit dem Grunde nach bereits mit der vorliegenden

Planung determiniert wird. Auch von diesen werden Umweltauswirkungen ausgehen, welche im Rahmen der UVP-Vorprüfung hätten betrachtet werden müssen.

Die von der Vorhabenträgerin durchgeführte UVP-Vorprüfung des Einzelfalls wird diesen Anforderungen nicht gerecht.

*Auf die grundsätzliche Stellungnahme wird Bezug genommen.*

**Die Vorprüfung einer UVP-Pflicht im Einzelfall nach § 3c UVPG ist von der Planfeststellungsbehörde durchgeführt worden und nicht von der Vorhabenträgerin. Der Prüfung zugrunde lagen die eingereichten Antragsunterlagen in diesem Planfeststellungsverfahren. Eine notwendig werdende Anschlussplanung, die zur Realisierung des Antragsgegenstandes notwendig wäre und Bestandteil der Vorprüfung einer UVP-Pflicht sein müsste, ist nicht ersichtlich. Eine Umstrukturierung der gesamten Verkehrsführung ist für den planfestgestellten barrierefreien Ausbau weder im Eppendorfer Baum noch im Kreisverkehr Klosterstern erforderlich.**

**Hinsichtlich der verkehrlichen Auswirkungen wird auf die o.g. Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen.**

b) Durch Anschlussplanung betroffene Belange in der Abwägung

Des Weiteren werden in die noch vorzunehmende Abwägung auch jene Belange mit einzu beziehen sein, die von der Anschlussplanung erkennbar betroffen sein werden (vgl. Hoppe/Schlarman/Buchner/Deutsch, Rechtsschutz bei der Planung von Verkehrsanlagen und anderen Infrastrukturvorhaben, 4. Aufl. 2011, S. 347), Die Abwägung kann sich nicht lediglich auf die unmittelbar festgestellten Maßnahmen beziehen, sondern muss auch jenen Belangen Rechnung tragen, welche durch die Anschlussplanung bereits absehbar betroffen sein werden. Denn andernfalls würde die Anschlussplanung durch geschaffene Tatsachen determiniert werden und damit den in Zukunft Betroffenen die Möglichkeit abgeschnitten werden, sich mit ihren Belangen in die Planung einzubringen und ggf. rechtzeitig Rechtsschutz zu erlangen.

Wie noch aufgezeigt werden wird, wird dies zur Folge haben, dass eine fehlerfreie Abwägung nicht erfolgen können wird.

*Die Maßnahmen zur Herstellung des Aufzuges an der Oberfläche sind örtlich begrenzt. Auf die grundsätzliche Stellungnahme wird Bezug genommen.*

**Eine notwendig werdende Anschlussplanung, die zur Realisierung des Antragsgegenstandes notwendig wäre, ist nicht ersichtlich. Entsprechend können und dürfen Belange, die durch andere und insbesondere noch ungewisse und nach Art und Ausmaß noch unbekannte Maßnahmen hervorgerufen werden, in diesem Verfahren keine Berücksichtigung finden.**

c) Verbot des Konflikttransfers

Des Weiteren wird die gewählte Variante dem Gebot der Konfliktbewältigung nicht gerecht. Vielmehr setzt die Planung mit der Feststellung der Straßenkante einen Zwangspunkt, welcher im Rahmen der Umbaumaßnahme „Eppendorfer Baum“ die Planungen determinieren wird. Den damit entstandenen Konflikt löst die Planung aber nicht, sondern transferiert diesen in die nachfolgenden Umbaumaßnahmen (vgl. zum Verbot des Konflikttransfers Steinberg/Wickel/Müller, Fachplanung, 4. Aufl. 2012, S. 252). Die gewählte Variante für den Standort des Fahrstuhls lässt insbesondere offen, wie die zukünftige Verkehrsführung gewährleistet sein soll, einschließlich des sicheren Straßenübergangs für Fußgänger. Dieser Konflikt wird auch in absehbarer Zeit nicht einer Lösung zugeführt werden, da ein Abschluss der Planung für den Kreisverkehr in absehbarer Zeit nicht erreicht werden wird (siehe Vermerk der Besprechung vom 20.05.2014, TOP 4). Auch eine Lösung für die Führung des Radweges ist nicht absehbar. Ebenso löst die vorliegende Planung die Problematik der Verkehrsführung in der Interimszeit nicht. Es bleibt unklar, wie die Verkehrsführung aufrechterhalten werden kann, wenn auf der derzeitigen Straße ein Aufzug errichtet werden soll. Die-

se Konflikte können nicht verlagert werden, sondern müssen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens einer Lösung zugeführt werden.

**Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.13.1.1 verwiesen. Das Vorhaben ist in sich abgeschlossen, eine Verlagerung des Konfliktes in andere Verfahren liegt nicht vor. Weitergehende Maßnahmen als die planfestgestellten unmittelbaren Folgemaßnahmen sind nicht notwendig.**

d) Unzulässiger Planungstorso

Gleichzeitig bewirkt dieser nur sehr punktuelle Einbezug der Straßenplanung in die gegenwärtige Planung als notwendige Folgemaßnahme, dass sich die vorliegende Planung als Planungstorso darstellt. Die Gefahr eines solchen Planungstorsos gilt es aber gerade zu vermeiden (vgl. Ziekow, in: Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Aufl. 2014, S. 195). Es ist nicht nachvollziehbar und entbehrt eines sachlichen Grundes, warum zwar die Feststellung der Straßenkante in der vorliegenden Planung beantragt werden soll, in der Folge aber ein Straßenkörper verbleibt, welcher seiner Zweckbestimmung gemäß nicht mehr nutzbar sein wird. Denn die vorhandene Verkehrsinsel im Bereich des heutigen Zebrastreifens verhindert, dass nach Realisierung des beantragten Planfeststellungsverfahrens die südliche Straßenfahrbahn Richtung Osten befahrbar sein wird. Eine kohärente Planung und ein sachlicher Grund für den Einbezug der Straßenkante nicht aber weiterer Folgemaßnahmen sind nicht ersichtlich. Besorgniserregend ist auch die Aussicht, dass dieser Planungstorso über eine nicht absehbare Zeit Bestand haben könnte. Denn ein Abschluss der Planung für den Kreisverkehr wird in absehbarer Zeit nicht erreicht werden (siehe Vermerk der Besprechung vom 20.05.2014, TOP 4). Es ist daher zu erwarten, dass ein Aufzug und eine neu festgelegte Straßenkante geplant und umgesetzt werden, notwendige Anschlussarbeiten allerdings auf sich warten lassen. Damit wird es entweder notwendig, Provisorien zu schaffen oder es werden erhebliche Behinderungen in der Nutzbarkeit des „Eppendorfer Baums“ die Folge sein.

**Es wird auf die Ausführungen unter Ziffer 2.13.1.1 verwiesen. Auch die Verkehrsinsel wird antragsgemäß umgebaut. Das Vorhaben ist in sich abgeschlossen, eine Verlagerung des Konfliktes in andere Verfahren liegt nicht vor. Weitergehende Maßnahmen als die planfestgestellten unmittelbaren Folgemaßnahmen sind nicht notwendig.**

e) Fehlendes positives Gesamturteil

Schließlich mangelt es an einem positiven Gesamturteil hinsichtlich der Gesamtplanung, für welche die vorliegende Planung ähnlich wie im Fall einer Abschnittsbildung Zwangspunkte setzt und damit diese dem Grunde nach determiniert. Die Vorhabenträgerin setzt sich mit dieser Frage bereits nicht ausreichend auseinander; ihre Planung lässt wesentliche Fragen offen. In der Rechtsprechung ist für den Fall einer abschnittsweisen Planung eines Vorhabens Folgendes anerkannt: „Die Teilplanung darf sich allerdings nicht soweit verselbständigen, dass von der Gesamtplanung ausgelöste Probleme voraussichtlich unbewältigt bleiben. [...] Erforderlich, aber auch ausreichend ist eine Vorausschau auf nachfolgende Abschnitte nach der Art eines (abwägungsbegrenzenden) „vorläufigen positiven Gesamturteils“. Eine Prognose für die nachfolgenden Abschnitte muss ergeben, dass der Verwirklichung des Vorhabens keine von vornherein unüberwindlichen Hindernisse entgegenstehen“. (OVG Sachsen-Anhalt, Urteil vom 10. Oktober 2013 - 2 K 98/12 -, Rn. 95,juris)

**Durch die Planung werden außer der Veränderung der zweispurigen Straßenführung in eine einspurige im Übergangsbereich vom Eppendorfer Baum zum Kreisverkehr Klosterstern (auf die an anderer Stelle eingegangen wird) keine Zwangspunkte gesetzt, die sich darüber hinaus auf eine eventuelle Straßenplanung für den Eppendorfer Baum sowie den Kreisverkehr Klosterstern auswirken. Die beantragte Lösung kann ohne über den Antragsgegenstand hinausgehende Maßnahmen verwirklicht werden. Es bleiben keine durch die Planung ausgelösten Probleme unbewältigt, die einer Klärung bedürften.**

Dies betrifft unter anderen den Anschluss des auf der Fahrbahn mit Schutzstreifen geführten Radverkehrs zum Kreisverkehr (siehe auch Aktenvermerk vom 20.05.2014, Ziffer 2): Nach den Richtlinien für Kreisverkehre muss die Radführung 2 bis 4 m abgesetzt werden. Es ist unklar, ob und mit welchen weitreichenden Einschnitten in den Straßenraum dies zu realisieren ist. Tatsächlich ist eine Radfahrerführung, die weniger als 4 m von der Kreisfahrbahn erfolgt, aus Sicherheitsgründen problematisch. Eine anderweitige Verkehrsführung, z.B. eine Aufleitung auf die Nebenflächen mit Anschluss an den umlaufenden Radweg, ist mit der geplanten Straßenkante nicht durchzuführen. Eine Lösung dieser Problematik ist nicht ersichtlich und steht damit einem positiven Gesamturteil entgegen. Gleiches gilt für die Lage des zu verlegenden Zebrastreifens an der Einmündung des Eppendorfer Baums in den Kreisverkehr.

**Siehe Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zur Radfahrerfurt unter Ziff. 2.13.1.10.**

Das Fehlen eines positiven Gesamturteils zeigt auch die Tatsache auf, dass sich die Verkehrsführung im Straßenraum während der Bauzeit noch in der Abstimmung befindet (siehe Erläuterungsbericht, S. 19). Die hier noch nicht vorliegende Abstimmung offenbart, dass zu dieser grundsätzlichen Frage noch keine Abstimmung erzielt werden konnte und damit eine Realisierung der Planung nicht zu erwarten ist.

Für die bauzeitliche Verkehrsführung dürfte bereits der Rückbau der Verkehrsinsel erforderlich werden. Dieser ist in der Planung nicht vorgesehen. Die Aufrechterhaltung der Benutzbarkeit der Straße während der Bauzeit ist aber zu gewährleisten. Die Anwohner - insbesondere aufgrund einer Behinderung Herr XXX (Name der Planfeststellungsbehörde bekannt), wohnhaft im Eppendorfer Baum X (Hausnummer der Planfeststellungsbehörde ebenfalls bekannt) - aber auch die ansässigen Gewerbetreibenden sind auf eine durchgehende Erreichbarkeit ihrer Wohnungen und Ladengeschäfte angewiesen. Der Erhalt und die ständige Nutzbarkeit des ausgewiesenen Behindertenparkplatzes für Herrn XXX sind zu gewährleisten. Er ist auf diesen angewiesen.

**Die Vorhabensträgerin hat bestätigt, dass die durchgehende Erreichbarkeit der Wohnungen, Ladengeschäfte und des Behindertenparkplatzes Nr. 993/94 gewährleistet ist. Die erforderlichen Umbaumaßnahmen auf der Straßenebene sind hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die bauzeitliche Verkehrsführung geeignet, die Detailplanung der Ausführungsplanung zu überlassen. Eine Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde bleibt erforderlich (s. Nebenbestimmung Ziff. 1.7.10).**

## 2. Mangelnde Bestimmtheit der Planung

Der ausgelegte Plan ist nicht hinreichend bestimmt und verstößt damit gegen § 37 HmbVwVfG. Aus der Rechtsprechung folgt, dass ein Planfeststellungsbeschluss folgenden Anforderungen genügen muss:

*„Der Planfeststellungsbeschluss ist aber nur dann hinreichend bestimmt, -wenn sich mit Sicherheit sagen lässt, ob sich ihm das Verhalten des Trägers des Vorhabens zurechnen lässt. Ist diese Aussage nicht möglich, führt die Unbestimmtheit zur Nichtigkeit des Verwaltungsaktes nach § 44 Abs. 1 HmbVwVfG“*

(Hessischer VGH, Beschluss vom 16. Dezember 1987 - 5 R 1861/87 -, Rn. 34Juris)

**Ein Planfeststellungsbeschluss lag zum Zeitpunkt der Erhebung der Einwendung noch nicht vor. Insofern liegt kein Verstoß gegen § 37 HmbVwVfG vor. Nach dem Ende der Einwendungsfrist und nach dem Erörterungstermin wurden von der Vorhabensträgerin weitere Unterlagen bei der Planfeststellungsbehörde eingereicht. Die vorliegenden Antragsunterlagen sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde hinreichend bestimmt, um eine Entscheidung treffen zu können. Erst recht ist der vorliegende Planfeststellungsbeschluss hinreichend bestimmt, denn er regelt eindeutig, was Gegenstand der Planfeststellung ist und was lediglich nachrichtlich mitgeteilt wird, vgl. u. a. Ziffern 1.2, 2.13.1.1.**

Da der behördlichen Beurteilung eines Antrags auf Planfeststellung alle zur Realisierung des Vorhabens erforderlichen behördlichen Entscheidungen unterliegen, hat die Planung hinreichend bestimmt zu sein, um über damit erfasste Genehmigungen zu entscheiden (vgl. (Hessischer VGH, Beschluss vom 16. Dezember 1987 - 5 R 1861/87 -, Rn. 35, juris). Dazu zählt auch die Baugenehmigung, welche ihrerseits voraussetzt, dass die Gestaltung des Vorhabens feststeht.

Die ausgelegten Pläne enthalten zwar Ansichten des festzustellenden Aufzuges (Dokumenten-Nr. I C (260) 225/0021), allerdings sind diese mit folgendem Hinweis versehen: „*Gestaltung Aufzug noch in Abstimmung mit Oberbaudirektor*“. Die zur Genehmigung gestellte Gestaltung des Aufzuges wird mit diesem Hinweis relativiert und damit der Bestimmbarkeit entzogen.

Gerade die oberirdische Gestaltung des Aufzuges stellt aber einen wesentlichen Aspekt des Vorhabens dar, welcher der Regelung bedarf. Denn dieser sichtbare Neubau an prominenter Stelle beeinträchtigt bestehende Sichtbeziehungen sowohl in Bezug auf Ladengeschäfte als auch in Bezug auf den Verkehrsraum. Er wird als neues gestalterisches Element die Attraktivität des Eppendorfer Baums beeinflussen und diesen Standort insgesamt prägen.

**Die Vorhabensträgerin hat im Verfahren erklärt, dass das in dem Plan I C (260) 225/0021 dargestellte Aufzugsbauwerk auf der Straßenebene in der Art der Darstellung, inklusive der Maßangaben, mit dem Oberbaudirektor abgestimmt ist. Die Maße des Aufzugsbauwerks werden sich nicht mehr verändern. Die noch offenen Fragen der Gestaltung beziehen sich nur noch auf die äußere Gestaltung des Aufzugsbauwerks.**

**Die Größe des Aufzugsbauwerks ist nicht geeignet, die Sichtbeziehungen in Bezug auf die Ladengeschäfte in unzulässiger Weise zu beeinträchtigen, zumal eine größere Sichtbeeinträchtigung eher durch den vorbeifahrenden Verkehr, insbesondere die Busse an der Bushaltestelle ausgeht.**

**Die Frage der äußeren Gestaltung des Aufzugsbauwerks ist zum überwiegenden Teil eine Frage des Geschmacks und entzieht sich daher eher objektiven Entscheidungsgrundsätzen. Eine Entscheidung über gestalterische Aspekte kann daher der Ausführungsplanung unter Beteiligung der in diesem Punkt maßgeblichen Institutionen (Oberbaudirektor und Denkmalschutzamt der Kulturbehörde) überlassen bleiben, vgl. Ziffer 2.12.**

### 3. AVV Baulärm

Wir rügen namens und in Vollmacht unserer Mandanten außerdem, dass die Einhaltung der AVV-Baulärm durch die einen erheblichen Zeitraum andauernden Bauarbeiten, einschließlich der damit generierten verkehrlichen Belastung, nicht ausreichend thematisiert und sichergestellt wird.

Die Vorhabenträgerin erkennt in Bezug auf die bauzeitliche Beeinträchtigung lediglich, dass ggf. Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen sein könnten (Erläuterungsbericht, S. 20). Dies lässt die erforderliche Ermittlungstiefe vermissen: Es verbleibt bei der pauschalen Erklärung, dass, „*sofern notwendige Maßnahmen zur Einhaltung der AVV-Baulärm*“ (Erläuterungsbericht, S. 20) getroffen werden würden. Es erfolgt hingegen keine schalltechnische Untersuchung zu der Frage, mit welchen Lärmbeeinträchtigungen die Anwohner während der Bauzeit, die von März 2015 bis Juni 2016 angesetzt wird, zu rechnen haben. Dies wäre erforderlich gewesen.

Dabei wäre zu berücksichtigen gewesen, dass sich zwar grundsätzlich der Anwendungsbereich der AVV-Baulärm nicht auf den Schutz der Außenkontaktbereiche vor Ladengeschäften erstreckt (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 - 7 A 11/11 -, 2. Leitsatz, juris), dies sich aber etwa bei den Freisitzen von Restaurants und Gaststätten anders verhält. Diese gehören zu den schutzwürdigen Außenbereichen (siehe BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012 - 7 A 11/11 -, Rn. 35, juris). In Betracht kommt der Sitzbereich vor der Bäckerei am Klosterstern sowie auf

den Eppendorfer Baum und den Klosterstern ausgerichtete Balkone der Anwohner. Vorliegend fand bereits keine Ermittlung statt, ob solch schutzwürdige Außenbereiche vorliegend vorhanden und durch relevanten Lärm betroffen sein könnten.

*Die Arbeiten zur Herstellung des barrierefreien Ausbaus finden zum überwiegenden Teil unterirdisch im Haltestellenbereich statt. Die oberirdischen Baumaßnahmen zur Sanierung der Treppenanlage und zur Herstellung des Fahrstuhles nebst angrenzender Straßenbereiche stellen kleinere Baumaßnahmen dar, die ständig überall im Stadtgebiet erfolgen. Für den Deckendurchbruch des Tunnels ist eine Schallschutzeinhausung vorgesehen. Die Erfahrungen der vorangegangenen Vorhaben zum barrierefreien Ausbau von U-Bahn-Haltestellen haben gezeigt, dass es dabei zu keinen unverhältnismäßigen baubedingten Auswirkungen kommt. Die AVV-Baulärm wird berücksichtigt.*

**In Anbetracht der Art und des Umfangs der beantragten Bautätigkeiten folgt die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträgerin. Die lärmintensiven Tätigkeiten, die zu Lärmauswirkungen auf die Wohnungen und Geschäfte führen können, stellen im Wesentlichen die Arbeiten für den Deckendurchbruch des Tunnels dar. Der hierdurch entstehende Baulärm ist unter Beachtung der AVV-Baulärm mittels einer bereits geplanten Schallschutzeinhausung zu minimieren, vgl. Ziffer 1.7.1 .**

Sofern die in der Schalterhalle und auf dem Bahnsteig stattfindenden Arbeiten zu Lärmauswirkungen führen können, die ohne Schutzvorkehrungen zu Überschreitungen der Richtwerte der AVV-Baulärm führen könnten, werden die Zugangsbauwerke währenddessen durch schalldichte Elemente verschlossen (s. Ziff. 1.7.1).

Eine Sondernutzungserlaubnis für die Nutzung des öffentlichen Weges als Sitzbereich vor der Bäckerei ist nicht vorhanden. Insofern existiert kein besonders schutzwürdiger Außenbereich.

Da neben dem o.g. Deckendurchbruch des Tunnels, dessen Lärmauswirkungen durch die Schallschutzeinhausung gemindert werden und unter Berücksichtigung der vorzunehmenden Lärminderungsmaßnahmen, keine weiteren Tätigkeiten ersichtlich sind, die zu unzulässigen Lärmauswirkungen führen könnten, schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Auffassung der Vorhabensträgerin an, dass das Erstellen einer schalltechnischen Untersuchung nicht erforderlich ist.

Im Übrigen ist die vorherige Ermittlung des zu erwartenden Baulärms weder üblich noch in der Regel erforderlich. Die Unregelmäßigkeit des durch die Bauarbeiten ausgelösten Lärms lässt eine detaillierte Lärmprognose nicht zu. Angesichts der zeitlichen Begrenzung der Arbeiten und der vorhandenen und regelmäßig ausreichenden Regelungen hinsichtlich des Baulärms (32. BImSchV - Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung, Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - AVV Baulärm und die allgemein gültigen immissionsschutzrechtlichen Vorschriften, vgl. auch Ziffern 1.7.1 und 2.6) sowie unter Berücksichtigung des geringen Umfangs der oberirdisch anstehenden Arbeiten und der angeordneten Nebenbestimmungen (vgl. Ziffern 1.7.1) können unzumutbare bzw. gesundheitsschädliche Lärmpegel infolge von Bauarbeiten ausgeschlossen werden. Vgl. hierzu u. a. BVerwG, Urteil vom 03.03.2011, 9 A 8/10.

#### 4. Abwägungsfehlerhafte Berücksichtigung privater Belange

Die vorliegende Planung mit der gewählten Variante wird dem Gebot einer fehlerfreien Abwägung nicht genügen können. Das Gebot gerechter Abwägung fordert, dass in diese an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss (Ziekow, in: Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Aufl. 2014, S. 178; Steinberg/Wiekell/Müller, Fachplanung, 4. Aufl. 2012, S. 239).

*In den vorstehenden und nachstehenden Ausführungen wird nicht berücksichtigt, dass der barrierefreie Ausbau an der Oberfläche auf einen begrenzten Bereich beschränkt ist.*

Es hat in der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts folgende Präzisierung erfahren:

*„Nach der [...] Rechtsprechung des erkennenden Senats verlangt das Abwägungsgebot, dass - erstens - eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass - zweitens - in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Ding[e] sie eingestellt werden muss, und dass - drittens - weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. [...] Die Anforderungen an die Abwägung beziehen sich [...] sowohl auf den Abwägungsvorgang als auch auf das im Plan zum Ausdruck gekommene Abwägungsergebnis, also ebenso auf das Abwägen bei der Planaufstellung an sich „wie auf das inhaltliche Abgewogensein des festgestellten Planes.“*

(BVerwG. Urteil vom 14. Februar 1975 - IV C 21.74 -, Rn. 37 f. Juris)

Eine Abwägung, die diesen Anforderungen genügt, ist vorliegend nicht erfolgt. Nach Ermittlung, Bewertung und Einbeziehung der relevanten Gesichtspunkte in die Abwägung wird sich die vorliegende Planung im Ergebnis als abwägungsfehlerhaft erweisen. So sind die Belange der Anwohner und der im Eppendorfer Baum ansässigen Geschäftsinhaber in keiner Weise ermittelt worden. Es fand bereits keine Informationsveranstaltung statt, auf welcher dieser Kreis der Betroffenen von den geplanten Maßnahmen und den Varianten informiert und damit überhaupt die Voraussetzung dafür geschaffen wurde, deren Betroffenheiten zu ermitteln. Vielmehr vermittelt das Vorgehen der Vorhabenträgerin sowie der weiteren Beteiligten den Eindruck, als sei übersehen worden, dass durch die Maßnahme abwägungsrelevante Betroffenheiten bei Anwohnern und den örtlichen Gewerbetreibenden generiert würden und diese zu berücksichtigen sein werden. Dies verwundert umso mehr vor dem Hintergrund der bereits erörterten Tatsache, dass das vorliegende Verfahren Zwangspunkte für den nachfolgenden Umbau des „Eppendorfer Baums“ und des „Klostersterns“ setzt und notwendige Folgemaßnahmen nur ungenügend berücksichtigt werden.

Diese Belange der örtlichen Gewerbeinhaber, die Ladengeschäfte am Eppendorfer Baum betreiben, sind abwägungserheblich. Sie folgen aus dem grundrechtlich in Art. 14 GG geschützten Recht am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb. Eine Abwägungsrelevanz ist von der Rechtsprechung z.B. anerkannt für das Interesse *„in Bezug auf die aufgrund der langen Dauer der Baustelle und der damit verbundenen Lärmeinwirkungen zu befürchtenden Gewinnausfälle von Ladengeschäften und Mietminderungen bei der Vermietung derartiger Geschäftsräume“* (Bayerischer VGH, Urteil vom 24. Januar 2011 - 22 A 09.40045 u.a. -, Rn. 109, juris). Befürchtete Gewinneinbrüche oder die Befürchtung, dass *„tatsächliche Lärmbelastungen im Eingangsbereich oder an den Schaufenstern der Geschäfte dazu führen, dass Kunden die betreffenden Ladengeschäfte künftig meiden werden“* (Bayerischer VGH, Urteil vom 24. Januar 2011 - 22 A 09.40045 u.a. -, Rn. 109, juris) sind als eigener Belang geltend zu machen und im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Dabei ist insbesondere gewichtend einzubeziehen, dass die inhabergeführten und traditionsreichen Ladengeschäfte unserer Mandanten weitgehend durch ihre Eingangsbereiche und Schaufenster den Kontakt nach außen zur Kundschaft herstellen (vgl. Bayerischer VGH, Urteil vom 24. Januar 2011-22 A 09.40045 u.a. -, Rn. 110, juris, zur Münchener Innenstadt).

**Bezüglich der Berücksichtigung der Belange der Anwohner und Geschäftsinhaber im Rahmen der Variantenauswahl sowie über das Anhörungsverfahren hinausgehende Informationsveranstaltungen wird auf die oben gemachten Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zu diesen Themen in der Entscheidung über diese Einwendung sowie unter Ziffer 2.4 verwiesen.**

**Die Dauer der Baumaßnahme, Lärm- und sonstigen baubedingten Auswirkungen sind bereits oben im Detail dargestellt und abgewogen worden. Sie sind aus Sicht der Plan-**

feststellungsbehörde nicht geeignet, um Gewinneinbrüche hervorzurufen, die festzusetzende Entschädigungsansprüche auslösen würden.

Im Übrigen handelt es sich bei den angeführten Belangen der Anwohner und Geschäftsinhaber mit Ausnahme des spezifischen Individualinteresses eines der Anwohner in Bezug auf den Behindertenparkplatz um auf den ersten Blick erkennbare und typische Interessen von Anwohnern und Geschäftsinhabern, die von vornherein Planungsgegenstand waren und zum regelmäßigen Abwägungsprogramm der Planfeststellungsbehörde gehören. Zudem dient auch das planfeststellungsrechtliche Anhörungsverfahren u. a. dazu, weitere abwägungsrelevante Gesichtspunkte zu erkennen. In diesem Zusammenhang wurden diverse Forderungen im Wege der Erhebung von Einwendungen sowie der anschließenden Erörterung erhoben und von der Planfeststellungsbehörde abgewogen. Etwaige entscheidungserhebliche Erkenntnisdefizite können daher ausgeschlossen werden.

Die zu berücksichtigenden Belange betreffen zum einen die Bauphase und zum anderen die Betriebsphase:

Denn zu „den abwägungserheblichen Belangen gehören auch die nur vorübergehenden Auswirkungen, die von dem Vorhaben in der Bauphase ausgehen können“ (Steinberg/Wickel/Müller, Fachplanung, 4. Aufl. 2012, S. 254). In dieser Hinsicht ist relevant, dass von den Baumaßnahmen nachteilige Auswirkungen auf die ansässigen Gewerbebetriebe ausgehen werden. Diese sind in der Abwägung zu berücksichtigen. So werden die Gewerbebetriebe durch den Baulärm - auch unterhalb der Werte der AVV-Baulärm - beeinträchtigt.

**Sofern es durch Baulärm zu Lärmauswirkungen unterhalb der Richtwerte der AVV-Baulärm kommt, so mögen diese von den ansässigen Gewerbebetrieben als nachteilig empfunden werden. Jedoch handelt es sich dabei um zulässige Lärmauswirkungen, die sowohl von Anwohnern als auch Gewerbetreibenden hinzunehmen sind. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass es sich bei den oberirdischen Arbeiten um kleinräumige Maßnahmen handelt und die unterirdischen Maßnahmen lediglich hinsichtlich ihrer oberirdischen und ebenfalls kleinräumigen Baustelleneinrichtungsflächen spürbar werden. Um die von den Bauarbeiten ausgehenden Beeinträchtigungen zu mindern, sind zudem entsprechende Nebenbestimmungen angeordnet worden, vgl. Ziffern 1.7.1 und 2.6. Unzumutbare Lärmbeeinträchtigungen können daher ausgeschlossen werden.**

Des Weiteren leidet die Erreichbarkeit der Ladengeschäfte erheblich: Die Baustelleneinrichtungen verschlechtern die Sichtbarkeit der Läden für den vorbeifahrenden oder gehenden Kunden. Auch verringert sich die Attraktivität eines Einkaufs durch die Beeinträchtigung der Erreichbarkeit; versperrte und verschmutzte Gehwege, eine (teil-) gesperrte Straße und Baustellenlärm sind dazu geeignet, potentielle Kunden von einem Besuch des Ladengeschäfts abzuschrecken. Konkret werden durch die Baumaßnahmen auch Park- und Haltemöglichkeiten entfallen, welche ebenfalls Umsatzeinbußen zur Folge haben werden. Auch der Baustellenanlieferungsverkehr ist nicht dargestellt und führt zu einer weiteren Belastung des Verkehrs in einer sowieso angespannten Situation.

**Die dauerhafte Erreichbarkeit der Wohnungen und Ladengeschäfte ist sichergestellt. Während der Bauzeit wird auf der nördlichen Seite der Straße Eppendorfer Baum der Gehweg im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche mit einer Breite von 2,51 m aufrechterhalten, auf der südlichen Seite mit einer Breite von 2,50 m). In dem Bereich der Treppenabgänge auf der nördlichen Seite (vor den Hausnummern 8 und 6) verringert sich die Gehwegbreite nur unwesentlich um wenige Zentimeter. Die vorgesehene Baustelleneinrichtungsfläche verläuft in der Flucht weiter bis vor Haus Nummer 4. D.h. es entsteht im Übergang von Haus Nr. 6 und vor Haus Nr. 4 eine ungefähre Gehwegbreite, wie Sie bereits im Bestand vor den Hausnummern 6 und 8 (im Bereich der Treppenabgänge) vorhanden ist. Vor den Hausnummern 4 und 6 sind im Bestand ein**



**Fahrgastunterstand für die Bushaltestelle sowie ein Baum vorhanden, die bereits jetzt eine Verringerung der Gehwegbreite darstellen.**

**Die beantragte Baustelleneinrichtungsfläche auf der südlichen Seite befindet sich vor den Hausnummern 7 und 5 sowie zum Teil vor Hausnummer 3. Auch dort findet bereits im Bestand die vorhandene Gehwegbreite eine Begrenzung durch die Treppenabgänge in die Haltestelle sowie einen Baum und einen Fahrgastunterstand für die Bushaltestelle.**

**Hinsichtlich der besseren Sichtbarkeit der Läden hat die Vorhabensträgerin während des Erörterungstermins auf Wunsch dort anwesender Geschäftsinhaber zugesagt, die Umzäunung der Baustelleneinrichtungsflächen je nach Wunsch entweder transparent mit einem Gitter zu versehen und so den Blick auf die dahinter liegenden Geschäfte weiterhin, wenn auch eingeschränkt, zu gewährleisten, oder aber mittels blickdichter Plane abzuschirmen, soweit der Anblick der Baustelleneinrichtungsflächen als beeinträchtigend empfunden wird. Weiterhin wurde zugesagt, dass Hinweisschilder für Läden an den Umzäunungen der Baustelleneinrichtungsflächen (jedoch keine Werbeflächen) möglich sind.**

**Hinsichtlich des Verlustes von Parkplätzen im Eppendorfer Baum und Kreisverkehr Klosterstern wird auf die o.g. Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zu dieser Einwendung verwiesen.**

**Die verbleibende Breite, sowohl auf der nördlichen als auch auf der südlichen Straßenseite und die Aufrechterhaltung der Sichtbarkeit bzw. die Abschirmung in Verbindung mit Hinweisschildern wird als ausreichend angesehen, um die Erreichbarkeit und Attraktivität der Ladengeschäfte aufrechtzuerhalten und Umsatzeinbußen zu mindern oder zu vermeiden.**

**Die vorhandenen Anlieferzonen können, sofern notwendig, auch von dem Baustellenanlieferungsverkehr genutzt werden. Eine unverhältnismäßige Belastung durch Anlieferungsvorgänge wird, auch vor dem Hintergrund der Nebenbestimmung unter Ziffer 1.7.3, nicht gesehen.**

Gänzlich unberücksichtigt bleibt bislang auch, dass die ansässigen Gewerbebetriebe auf eine Anlieferung im Bereich der Straße „Eppendorfer Baum“ angewiesen sind. Diese Möglichkeit der Anlieferung wird durch die von der vorliegenden Planung determinierte geänderte Straßenführung und die Neuordnung der Parkplätze unterbunden. Eine Auseinandersetzung damit, wie die Gewerbetreibenden in der Bau- und der Betriebsphase die Anlieferung zu ihren Ladengeschäften sicherstellen können, fehlt.

**Die vorhandenen Anlieferungszonen werden nicht für andere Zwecke in Anspruch genommen und bleiben erhalten, vgl. auch Ziffern 1.7.3 und 2.8.**

Eingang in die Abwägung hat des Weiteren zu finden, dass unsere Mandanten und die weiteren Anwohner und dortigen Gewerbetreibenden durch die nicht aufeinander abgestimmten Maßnahmen - d.h. die hiesige Planung zum barrierefreien Ausbau der U- Bahn-Haltestelle Klosterstern sowie die Maßnahmen „Eppendorfer Baum“ und „Klosterstern“ - über einen erheblichen Zeitraum baubedingten Beeinträchtigungen ausgesetzt sein werden. Diese werden insbesondere dadurch generiert werden, dass keine Abstimmung der Planungen erfolgt ist und damit ggf. inkohärente Planungen zu Provisorien oder mehrmaligen Umbaumaßnahmen führen werden.

**Siehe hierzu die o.g. Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zu den Straßenbaumaßnahmen, die nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind (Ziffer 2.13.1.10). Wenn und soweit zukünftig weitere Straßenbaumaßnahmen stattfinden sollen, werden die diesbezüglichen Planungen die vorliegend planfestgestellten Arbeiten zu berücksichtigen haben, sofern diese ganz oder teilweise parallel liefern.**

Es mangelt auch an einer Berücksichtigung dessen, dass Herr XXX (Name ist der Planfeststellungsbehörde bekannt) auf die Erreichbarkeit und Nutzbarkeit seines ausgewiesenen Behindertenparkplatzes in unmittelbarer Nähe seines Wohnortes angewiesen ist (siehe dazu bereits oben).

**Der Behindertenstellplatz 993/94 ist durch die Baumaßnahme nicht betroffen. Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen des Erörterungstermins die dauerhafte barrierefreie Erreichbarkeit des Behindertenstellplatzes zugesagt. Es wird auf Ziffern 1.7.13 und 1.3 verwiesen.**

Schließlich mangelt es auch an einer Auseinandersetzung damit, dass den Gewerbetreibenden als Baustellenanliegern im Planfeststellungsbeschluss dem Grunde nach eine Entschädigung für verbleibende baubedingte unzumutbare Beeinträchtigungen (etwa durch Baulärm, Staub und Erschütterungen) zuzusprechen ist (vgl. OVG Sachsen- Anhalt, Urteil vom 10. Oktober 2012 - 2 K 99/12 -, Rn. 152, juris).

**Die Planfeststellungsbehörde ist davon überzeugt, dass es nicht zu unzumutbaren Beeinträchtigungen kommen wird, die einen Entschädigungsanspruch auslösen könnten. Es wird auf die o.g. Ausführungen über die Entscheidung dieser Einwendung zu den Beeinträchtigungen der Maßnahme verwiesen (vgl. auch u. a. Ziffern 1.7.2, 2.7).**

#### 5. Variantenauswahl

Fehlerhaft erfolgte auch die vorgenommene Variantenauswahl. Auch dies wird einen Abwägungsfehler begründen (vgl. Ziekow, in: Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Aufl. 2014, S. 189). Denn nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gilt Folgendes:

*„Ein Verstoß gegen das Abwägungsgebot kann auch darin liegen, dass die Planungsbehörde eine von der Sache her naheliegende Alternativlösung verworfen hat, durch die die mit der Planung angestrebten Ziele unter geringeren Opfern an entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belangen hätten verwirklicht werden können.“* (BVerwG, Urteil vom 22. März 1985 - 4 C 15/83 -, Rn. 23Juris)

Die Planungsbehörde wird vorliegend gehalten sein, die Variantenauswahl der Vorhabenträgerin zu überprüfen, und im Ergebnis zu einer anderen Einschätzung kommen müssen (vgl. Ziekow, in: Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Aufl. 2014, S. 190).

Fehlerhaft erfolgte die Bewertungsmatrix lediglich zur nachträglichen Rechtfertigung der Variantenauswahl; auch bezieht die Variantenauswahl die Belange der Anwohner in keiner Weise ein. Die Bewertungsmatrix leidet im Übrigen an weiteren inhaltlichen Fehlern, auf Grund derer die getroffene Auswahl nicht mehr nachvollziehbar ist.

Dazu im Einzelnen:

##### a) Ungeeignete Bewertungsmatrix

Die in der Bewertungsmatrix dokumentierte Variantenauswahl durch die Vorhabenträgerin erfolgte der Gestalt, dass bis auf die gewählte Variante 2b alle übrigen Varianten durch Ausschlusskriterien aus der Auswahl herausfallen. Dies dürfte bereits nicht die Realität widerspiegeln: Denn im Termin vom 20.05.2014 bestand ausweislich des Protokolls zwischen den Beteiligten schon Einigkeit, dass die Variante 2b der weiteren Planung zugrunde zu legen ist. Bereits in diesem Termin wurden Details dieser Variante, wie die Ausrichtung der Ausstiegsrichtung aus dem Aufzug, zwischen den Beteiligten abgestimmt (siehe Aktenvermerk vom 20.05.2014, Nr. 4). Damit erfolgte die vom 01.07.2014 und somit einem späteren Zeitpunkt datierende Bewertungsmatrix nur zur nachträglichen Darstellung und Legitimation der bereits zuvor getroffenen Variantenauswahl.

Dieses Vorgehen ist unzulässig und widerspricht dem Erfordernis einer transparenten und Ergebnis offenen Abwägung.

*Der Variantenuntersuchung ist zu entnehmen, dass nur die vorgesehene Variante 2 b) möglich ist.*

**Entscheidend ist allein, dass die der Variantenauswahl zugrundeliegenden Auswahlkriterien zutreffend sind. Dies ist der Fall. Der Zeitpunkt, zu dem diese schriftlich niedergelegt wurden, ist demgegenüber unerheblich.**

b) Fehlender Einbezug der Belange der Anwohner

Namens unserer Mandanten rügen wir des Weiteren, dass in die Variantenuntersuchung keinen Eingang fand, welche Beeinträchtigungen von den jeweiligen Varianten während der unterschiedlichen Bauzustände und während des Betriebs auf die Anwohner sowie die örtlichen Ladeninhaber und Gewerbetreibende ausgehen werden. Dieses für eine Variantenbewertung maßgebende Kriterium ist in der Matrix nicht angelegt. Insoweit besteht ein Abwägungsausfall.

Die notwendige Entfernung des Blumenpavillons zwischen den Aufgängen, der im Rahmen einer Sondernutzungsgenehmigung betrieben wird, ist ebenfalls nicht in der Bewertungsmatrix für die Variante 2b berücksichtigt. Dies macht die Bewertung insbesondere deswegen fehlerhaft, da dieser Belang im Rahmen der Betrachtung der Varianten I zum Teil erfolgte (unter Nr. 3). Nicht nachvollziehbar ist auch, ob im Rahmen der Variantenbetrachtung die dauerhafte Schließung des süd-westlichen Zugangs zur Schalterhalle A Eingang fand. Diese dürfte sich aber sowohl auf die Kosten der Maßnahme als auch auf die baubedingten Beeinträchtigungen und betriebsbedingten verringerten Zugangsmöglichkeiten negativ auswirken.

*Auf die grundsätzliche Stellungnahme wird Bezug genommen.*

*In Bezug auf die Anwohnerbelange ist zu beachten, dass technisch nur eine Alternative für einen Aufzugsstandort gegeben ist, eine sich aufdrängende Alternative folglich nicht besteht. Unabhängig davon ist aber auch eine Betroffenheit von Anliegern im Vergleich unter anderen Alternativen beim vorgesehenen Standort am geringsten. Dieser Standort weist eine relativ große Entfernung zu den angrenzenden Gebäuden auf. Eine Einschränkung im Bereich der Bürgersteige erfolgt nicht. Auch ansonsten sind Belastungen für Anlieger durch den Betrieb des Aufzugs nicht zu erwarten. Die Herstellung des Aufzuges ist temporär auf einen Zeitraum im Sommer 2016 beschränkt. Der vorhandene U-Bahn-Tunnel wird in dem betreffenden Bereich im sog. Sägeverfahren geöffnet, so dass die Geräuschbelastung begrenzt sein wird. Zudem ist eine Einhausung dieses Baustellenteils vorgesehen.*

**Die Sondernutzungserlaubnis Gz.: E/WBZ3/00527/2010 vom 07.04.2010 für den Betrieb eines Blumenpavillons im Eppendorfer Baum 5 – 7 ist bis zum 06.04.2015 befristet. Eine Verlängerung der Sondernutzungserlaubnis ist nicht möglich, da die beantragte Planung dem entgegensteht. Insofern ist dieser Belang berücksichtigt.**

**Auf die Schließung des genannten süd-westlichen Zugangs hat die Vorhabensträgerin verzichtet. Im Übrigen siehe Ausführungen der Planfeststellungsbehörde unter Ziff. 2.4.**

c) Fehler der Variantenuntersuchung/Bewertungsmatrix

Die Variantenauswahl leidet an weiteren Fehlern:

Die in der Bewertungsmatrix dargestellten Ausschlusskriterien vermögen einen Ausschluss aller übrigen Varianten nicht zu tragen. So ist zunächst nicht nachvollziehbar, dass sämtliche Varianten I sowie die Variante 4 durch Entfall einer Fluchtspur (Fahrtreppe) zwischen Bahnsteig und Halle ausgeschlossen sein sollen. Denn die TAB hatte eine Ausnahmegenehmigung für den Umbau der Festtreppe mit einer verbleibenden Breite, die die in der RUHst vorgegebenen 2,40 m nicht wesentlich unterschreitet, jedenfalls in Bezug auf die Schalterhalle B zunächst nicht ausgeschlossen

(siehe Vermerk vom 09.01.2014). Es ist nicht nachvollziehbar, ob eine spätere Abstimmung mit der TAB tatsächlich ergab, dass diese Ausnahme doch nicht gegeben ist (siehe Erläuterungen zur Variantenuntersuchung, S. 2). Zumindest in Bezug auf die weniger frequentierte Schalterhalle B ist nicht ersichtlich, dass eine Ausnahme nicht gegeben sein sollte. Auch ist nur in Bezug auf den Aufzug zwischen der Schalterhalle B und dem Bahnsteig eine räumliche Anordnung des Aufzuges untersucht worden, die den Aufstieg nicht in der Breite der gesamten Fahrtreppe schmaler werden lässt. Dies hätte auch in Bezug auf den Aufstieg zwischen der Schalterhalle A und dem Bahnsteig der Untersuchung bedurft. Auch der Ausschluss der Variante 4 unter Verweis auf die nicht erteilte Zustimmung des Denkmalschutzamtes (siehe Erläuterungen zur Variantenuntersuchung, S. 2) ist angesichts der pauschalen Ablehnung des Denkmalschutzamtes (siehe Vermerk vom 14.01.2014) nicht nachvollziehbar und entbehrt somit eines sachlichen Grundes. Hier wäre eine Integration des Auszuges unter größtmöglicher Schonung des Bestands und Wahrung des Denkmalwertes näher zu prüfen gewesen.

*Aufzugsbreite: eine Verminderung der Aufzugsbreite zugunsten der verbleibenden Treppenbreite in die Schalterhallen ist nicht möglich, da die verbleibende Treppenbreite nur ca. 1,80m betragen würde (Mindestmaß Kabinenbreite: 1,10m – entspricht Konstruktionsmaß außen: 1,85m = Fahrtreppenbreite + ca. 20cm). Die Seitenwände neben den Treppen können aus statischen Gründen nicht aufgelöst werden. Desweiteren ergibt sich eine Unterschreitung der verbleibenden (Not-)Bahnsteigbreite. Dies betrifft die Treppenaufgänge in beide Schalterhallen. Die Ausschlusskriterien, die Aufzüge über die eine der Schalterhallen zu führen haben damit, wie in der Variantenuntersuchung dargelegt, Bestand. Ergänzend wird eine Bestätigung der TAB bzgl. der nicht vorliegenden Genehmigungsfähigkeit einer Lösung mit verminderter Treppenbreite als Anlage 3 beigefügt.*

*Durchgeführte Abstimmungen: Im Rahmen der Variantenuntersuchung wurden Genehmigungsbehörden (LSBG, BWVI, Polizei, Verkehrsdirektion, LAG, TAB etc.) durchgeführt um somit einen größtmöglichen Konsens bzgl. der Maßnahme und ggf. noch nicht geplanter angrenzender Maßnahmen zu erreichen. Der LAG begrüßt die Maßnahme ausdrücklich. Der vorliegende Antrag incl. der beigefügten Variantenuntersuchung spiegelt die erzielten Ergebnisse wieder.*

**Bereits aus den Antragsunterlagen geht hervor, dass die TAB die Variante 1 als nicht genehmigungsfähig einschätzt, da die Unterschreitung der verbleibenden Treppenbreite entsprechend der RUHst nicht regelkonform ist und deren Leistungsfähigkeit für den Fall einer notwendig werdenden Entfluchtung nicht mehr ausreicht.**

**Hinsichtlich der Variante 4 hat die TAB die eventuelle Möglichkeit einer Ausnahme-genehmigung dargestellt, sofern die Notbahnsteige in der in der RUHst vorgesehenen Breite erhalten bleiben. Weiterhin wurde von der TAB auf die in diesem Fall notwendige Prüfung der erforderlich werdenden Eingriffe in die Tragstruktur als auch in die denkmalgeschützte Treppenanlage und Schalterhalle hingewiesen. Von Seiten des Denkmalschutzamtes der Kulturbehörde wurde die Variante 4 jedoch aus Gründen des Denkmalschutzes abgelehnt. Zudem erklärte die Vorhabensträgerin, die Variante aufgrund der erforderlich werdenden Eingriffe in die Tragstruktur und der Unterschreitung der verbleibenden (Not-) Bahnsteigbreite nicht weiter zu verfolgen. Die Planfeststellungsbehörde folgt diesen Ausführungen der Vorhabensträgerin.**

**Im Übrigen wird auf Ziffer 2.4 verwiesen.**

Fehlerhaft ist auch, dass in die Gewichtung nach Darlegung der Bewertungsmatrix einfluss, dass die Ausführung der gewählten Variante 2b an den Straßenumbau gekoppelt wird (Bewertungsmatrix vom 01.07.2014, Var. 2b, Nr. 4). Dass diese Koppelung erfolgen kann, ist nicht sichergestellt. Vielmehr ist derzeit ein Abschluss der Planung für den Kreisverkehr in absehbarer Zeit nicht ersichtlich (siehe Vermerk der Besprechung vom 20.05.2014, TOP 4). Es besteht daher die Gefahr, dass die Vorteile einer gemeinsamen Bauausführung nicht genutzt werden. Insbesondere könnte die erforderliche Vollsperrung im Juli/August 2015 nicht für Straßenbaumaßnahmen genutzt werden. Es ist daher nicht ersichtlich, wie der in die Abwägung eingeflossene Vorteil tatsächlich eintreten wird.

**Die Bewertung des genannten Kriteriums Nr. 4 mit einer Punktzahl von 2 (von 5) zeigt, dass der zeitgleichen Umsetzung der beantragten Maßnahme mit anderen eventuell stattfindenden Maßnahmen ein eher geringes Gewicht gegeben wurde. Selbst wenn der Vorteil einer Koppelung mit eventuellen Straßenbaumaßnahmen nicht zum Tragen kommen würde, so wären die Auswirkungen auf die Bewertung so gering, dass sie zu keinen abwägungserheblichen Veränderungen führen würden. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass alle anderen Varianten unabhängig von ihrer insgesamt erreichten Punktzahl aufgrund eindeutiger Ausschlusskriterien verworfen werden durften.**

**Die Vollsperrung (Streckensperrung im U-Bahn-Betrieb) im Juli/August 2015 betrifft lediglich Maßnahmen innerhalb der Haltestelle. Straßenbaumaßnahmen bleiben unberührt, da diese erst im Jahr 2016 umgesetzt werden sollen.**

Die Variantenauswahl ist des Weiteren auch hinsichtlich des Kriteriums „Baukosten“ nicht nachvollziehbar. Diese sind nicht offen gelegt, so dass hier eine Überprüfung und eigenständige Bewertung durch die Betroffenen sowie die Planungsbehörde nicht erfolgen kann.

Die Variantenauswahl lässt auch eine Auseinandersetzung mit der Nullvariante vermissen. Die Vorhabenträgerin hätte sich damit auseinandersetzen müssen, ob ein Verzicht auf das Vorhaben vorzuziehen wäre (vgl. Ziekow, in: Ziekow, Handbuch des Fachplanungsrechts, 2. Aufl. 2014, S. 192). Diese Pflicht zum Einbezug der Nullvariante besteht selbst dann, wenn - im Fall des Baus oder der Änderung einer Fernstraße - das Vorhaben in den vordringlichen Bedarf aufgenommen ist (BVerwG. Urteil vom 24. November 2010 - 9 A 13/09 -, Rn. 62Juris). Erst recht muss dies dann gelten, wenn kein gesetzgeberischer Wille für das Vorhaben spricht, sondern lediglich eine politische Aussage des I. Bürgermeisters der Freien und Hansestadt Hamburg zur Rechtfertigung des Vorhabens angeführt werden kann (siehe Erläuterungsbericht, S. 2).

*Nach § 8 (3) PBefG ist die Barrierefreiheit von U-Bahn-Haltestellen bis zum 01.01.2022 herzustellen. Die Barrierefreiheit liegt im evidenten Interesse der in der Mobilität eingeschränkten Fahrgäste. Selbst die Einwander begrüßen nach eigener Darstellung die Herstellung der Barrierefreiheit. Eine „Nullvariante“ ist keine Option.*

**Auch wenn die Variantenauswahl hinsichtlich des Kriteriums „Baukosten“ nicht mit konkreten Zahlen belegt und die verbale Darstellung eher knapp gehalten ist, so sind die Ausführungen doch geeignet, um einen Vergleich der unterschiedlichen Varianten vornehmen zu können.**

**Aufgrund der gesetzlichen Verpflichtung aus § 8 Abs. 3 PBefG, die Barrierefreiheit von U-Bahn-Haltestellen herzustellen, stellt sich die Frage der Auseinandersetzung mit der Nullvariante grundsätzlich nicht. Sie käme allenfalls dann in Betracht, wenn die Herstellung der Barrierefreiheit der U-Bahn-Haltestelle zu Auswirkungen führen würde, die außer Verhältnis zur beabsichtigten Zielsetzung stehen. Dies wäre z.B. der**

**Fall, wenn der vollständige Neubau einer U-Bahn-Haltestelle erforderlich wäre, um die Barrierefreiheit ermöglichen zu können. Eine solche Unverhältnismäßigkeit ist vorliegend jedoch nicht erkennbar.**

Wir beantragen bereits jetzt, die Stellungnahme der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen zu übersenden und berufen uns insoweit auf das Informationsrecht des § 11 HmbTG.

**Die Erwiderungen der Vorhabenträgerin zu den Einwendungen lagen der Planfeststellungsbehörde Anfang 2015 vor und sind mit der Einladung zum Erörterungstermin individuell verschickt worden.**

Zusammenfassend tragen wir namens und in Vollmacht unserer Mandanten vor:

1. Wir begrüßen das Vorhaben, auch die U-Bahn-Haltestelle Klosterstern barrierefrei auszubauen.
2. Wir lehnen die den Planunterlagen zugrundeliegende Variante für den Standort des Aufzuges aus den dargelegten Gründen ab.

**Es wird auf die vorstehenden Ausführungen sowie Ziffer 2.4 verwiesen.**

3. Wir lehnen die Trennung und mangelnde Abstimmung der vorliegenden Maßnahme von den Maßnahmen „Eppendorfer Baum“ und „Klosterstern“ als nicht nachvollziehbar ab.

**Den genannten Maßnahmen, deren Ob und Wie noch ungewiss ist, lägen andere Ziele zugrunde als dem barrierefreien Ausbau der U-Bahnhaltestelle. Dies spiegelt sich auch wieder in den unterschiedlichen Rechtsgrundlagen, die der jeweiligen Vorhabenzulassung zugrunde liegen (keine der Straßenbaumaßnahmen könnte nach dem Personenbeförderungsgesetzes planfestgestellt werden, während der barrierefreie Ausbau seinerseits nicht dem Straßenrecht unterliegt). Zudem ist die Zulassung des barrierefreien Ausbaus auch nicht abhängig von den eventuellen Straßenbaumaßnahmen, da die notwendigen Straßenumbauten als notwendige Folgemaßnahme eigenständig bewältigt werden können. Der planfestgestellte Ausbau wäre dann im Zusammenhang mit den eventuellen Straßenbaumaßnahmen zu berücksichtigen. Es ist nicht erkennbar, dass dies nicht gelingen könnte, zumal die mit dem eventuellen Straßenumbau befassten Dienststellen sich mit dem barrierefreien Ausbau einverstanden erklärt haben. Lediglich im Hinblick auf die Synergieeffekte einer zeitgleichen baulichen Ausführung erscheint eine Koppelung der Baumaßnahmen möglicherweise als vorteilhaft. Dies wäre jedoch angesichts der Tatsache, dass die für den barrierefreien Ausbau erforderlichen Maßnahmen im Straßenraum erst in 2016 durchgeführt werden sollen, weiterhin nicht ausgeschlossen.**

4. Wir fordern die Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens bis die Belange der Öffentlichkeit angemessen berücksichtigt worden sind und eine kohärente übergreifende Planung vorgestellt wurde.

**Aufgrund der bereits im Rahmen weiterer Baumaßnahmen geplanten und nicht verschiebbaren Sperrpause in den Sommerferien 2015 hätte die Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens bedeutet, dass der barrierefreie Ausbau am Klosterstern um vermutlich mehrere Jahre verzögert worden wäre. Dies wäre unter Umständen hinzunehmen gewesen, wenn der Planfeststellung schwerwiegende Hindernisse im Wege gestanden hätten. Dies vermochte die Planfeststellungsbehörde jedoch nicht zu erkennen. Sie ist überzeugt, dass die Belange der Öffentlichkeit, zu denen das Interesse an dem barrierefreien Ausbau genauso gehört wie die insbesondere während der Bauzeit beeinträchtigten Belange und Rechte der Anlieger, angemessen berücksichtigt worden sind.**

**Eine übergreifende Planung aus Gründen des barrierefreien Ausbaus ist nicht erforderlich, so dass dies ggf. der nachfolgenden Straßenplanung überlassen werden kann.**

5. Wir fordern eine kommunikative Auseinandersetzung mit den Belangen der örtlich Betroffenen und eine ergebnisoffene Bürgerbeteiligung, wie sie andernorts in Hamburg bereits praktiziert wird (Beispiel: Osterstraße).

**Für die eventuell nachfolgenden Straßenumbauten im Eppendorfer Baum und im Klosterstern hat der LSBG dies angekündigt. Auch vor diesem Hintergrund erschien es als angebracht, die Straßenbauvorhaben vom barrierefreien Ausbau zu entkoppeln.**

#### 2.14.2 Einwendung 2

(...)

III. Weitere Betroffenheiten

Durch das geplante Vorhaben werden wir wie folgt weiter betroffen:

Wir sind als Anwohner der Straße Benedictstraße betroffen.

**Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde löst der Wohnort des Einwenders keine Betroffenheiten über die bereits oben abgewogenen abwägungsrelevanten Betroffenheiten hinaus aus.**

#### 2.14.3 Einwendung 3

Wir betreiben ein Feinkostgeschäft an o.g. Adresse (Eppendorfer Baum 10, 20459 Hamburg). Die Beeinträchtigungen, sowohl während als auch besonders nach der Fertigstellung der geplanten Baumaßnahmen, sind so erheblich, dass sie den Geschäftserfolg mittel- und langfristig negativ beeinflussen, insbesondere in Hinblick auf die Verkehrsströme und den Kunden- und Anlieferverkehr.

*Auf die grundsätzliche Stellungnahme wird Bezug genommen.*

**Die Einwendung geht offenbar von den nur nachrichtlich mitgeteilten und einstweilen zurückgestellten Straßenumbauten des LSBG im Eppendorfer Baum und Klosterstern aus, vgl. Ziffer 2.13.1.1. Von den demgegenüber erheblich geringeren dauerhaften Eingriffen in den Straßenraum durch den barrierefreien Ausbau sowie den seitens der Planfeststellungsbehörde für zumutbaren erachteten baubedingten Beeinträchtigungen sind jedoch keine den Geschäftserfolg unzumutbar negativ beeinflussenden Auswirkungen zu erwarten. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zu den bauzeitlichen und betriebsbedingten Auswirkungen verwiesen (vgl. Ziffer 2.14.1). Eine unzulässige Beeinträchtigung des bezeichneten Ladengeschäftes wird nicht gesehen.**

#### 2.14.4 Einwendung 4

Vorbemerkung:

Wir leben seit mehr als 25 Jahren am Eppendorfer Baum und sind eine 5 köpfige Familie. Einer unserer Söhne ist schwerstbehindert. Über die geplanten Baumaßnahmen sind wir nicht unterrichtet worden, obwohl eine unmittelbare Betroffenheit besteht. Für unseren behinderten Sohn wurde 1994 ein Behindertenstellplatz mit der Nummer 993/94 vor unserem Wohnhaus im Eppendorfer Baum X (Hausnummer ist der Planfeststellungsbehörde bekannt) eingerichtet. Dieser existiert in den Umbauplänen nicht mehr, weil an dieser Stelle künftig die Bushaltestelle sein wird.

*Auf die grundsätzliche Stellungnahme wird Bezug genommen (Ziffer 2.13.1.1).*

**Der Behindertenstellplatz 993/94 ist durch die Baumaßnahme für den barrierefreien Ausbau nicht betroffen. Die Vorhabensträgerin hat im Rahmen des Erörterungstermins die dauerhafte und barrierefreie Erreichbarkeit des Behindertenstellplatzes zugesagt. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde eine entsprechende Nebenbestimmung erlassen. Es wird auf Ziffern 1.3 und 1.7.13 verwiesen.**

1.

Zentraler Ausgangspunkt für die vorgelegte Planung ist zwar der Bau eines Fahrstuhles, gleichwohl zieht der dafür vorgesehene Standort jedoch erhebliche weitere Baumaßnahmen zwingend nach sich. Die beabsichtigten Umbaumaßnahmen berücksichtigen nicht die Bedarfe der Nutzerinnen und Nutzer, des im Bereich des Gehweges geplanten Fahrstuhles, weil dieser durch die solitäre Positionierung zwar ein guter Werbeträger sein kann, aber witterungsabhängig nur eingeschränkt verfügbar sein wird. Im Sommer dürfte sich eine erhebliche Hitze in dem Fahrstuhl aufstauen und im Winter wird dieser durch Schnee und Eis wahrscheinlich unbenutzbar sein. Die fehlenden Fahrgastinformationen, Fahrkartenautomaten und Streckenpläne machen es für Personen, die vielleicht auch Orientierungsprobleme haben (Gebrechliche, Alte, Sehbehinderte und Blinde) schwierig das barrierefreie Angebot zu nutzen. Insbesondere lässt die Größe des geplanten Fahrstuhls nicht den Transport von mehreren Rollstuhlfahrenden zu. Aus den unübersichtlichen im Internet verfügbaren Unterlagen lässt sich eine Beteiligung der Interessenvertretungen (z.B. des bks oder der Lebenshilfe) nicht erkennen. Eine angemessene Einbindung von fachlich kompetenten Vertretern der künftigen Nutzergruppen sollte unbedingt am Anfang der Planungen stehen.

*Die solitäre Position des Aufzuges wurde nicht aus Werbebezwecken gewählt. Vielmehr ergibt sich die gewählte Position als Ergebnis einer umfangreichen Variantenuntersuchung. Wie hieraus eindeutig ersichtlich ist, handelt es sich dabei um die einzig mögliche Variante. Des Weiteren bietet die Lage des Aufzuges den Vorteil, dass er sowohl von Fahrgästen, die aus Richtung der Stichstraßen des Kreisels kommen als auch denjenigen, die aus dem Eppendorfer Baum kommen gut sichtbar und auffindbar ist.*

*Das Argument der klimatischen Bedingungen in einem als Solitär errichteten Aufzug können wir nicht nachvollziehen. Vielmehr wurden ähnliche Lösungen bereits mehrfach realisiert (z.B. Osterstraße) und bringen keine der genannten Nachteile mit sich. Des Weiteren wird der Aufzug ein Vordach als Wetterschutz für die vor der Tür wartenden Fahrgäste erhalten.*

*Dass am Aufzug keine Fahrgastinformationen zur Orientierung oder Fahrkartenautomaten vorgesehen werden sollen ist nicht korrekt. Dies ist Plan 1C(260)225/0021 zu entnehmen und wird entsprechend den Vorschriften und Normen realisiert.*

*Gem. RUHst sind für die Installation eines Aufzugs Mindestabmessungen von 1,40m/1,10m. vorzusehen. Wir sehen hier einen Aufzug mit den Abmessungen von 1,10m/2,10m vor. Dieser ist somit um ca.50% größer als das erforderliche Mindestmaß. Hierin haben zwei Rollstuhlfahrer Platz. Eine größere Breite des Aufzugs ist aufgrund statisch-konstruktiver Bestandssituation nicht möglich. Durch die Installation eines sog. Durchladers wird außerdem das Ein- und Aussteigen so vereinfacht, dass die Nutzung für Rollstuhlfahrer problemlos möglich ist.*

**Zur Variantenwahl wird auf Ziffer 2.4 verwiesen.**

**Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde entspricht das Aufzugsbauwerk insgesamt sowie auch hinsichtlich der witterungsbedingten Abhängigkeiten dem üblichen Standard und gewährleistet auch zu unterschiedlichen Jahreszeiten eine Nutzung.**

**Im Anhörungsverfahren wurden die Landesarbeitsgemeinschaft für behinderte Menschen und der Landesseniorenbeirat beteiligt.**

**Im Übrigen folgt die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträgerin.**



2.

Weil die Platzierung des Fahrstuhles und der dafür notwendige Zugang umfangreiche weitere bauliche Maßnahmen im Haltestellenbereich und den Straßen Eppendorfer Baum und Klosterstern erfordern, scheint die Notwendigkeit der Verlagerung der Bushaltestelle in die Straße Eppendorfer Baum, unter Wegfall des von uns benutzten Behindertenstellplatzes 993/94 vorgesehen zu sein. Den Stellplatz benötigen wir dringend um die erforderlichen Transporte unseres Sohnes gewährleisten zu können. Es findet sich an keiner Stelle in den Planungsunterlagen ein Hinweis, wo sich dieser Stellplatz nach Abschluss der Baumaßnahmen befindet. Dies ist ein Mangel den wir nicht nachvollziehen können, da der seit Jahren von uns kontaktierte Vertreter des PK 17 an der Standortdiskussion offensichtlich beteiligt war. Seine Mitarbeiter, mit denen wir ebenfalls seit Jahren Gespräche führen um eine Lösung für die schwierige Parksituation und die zunehmende „Umzingelung“ durch Radfahrer, die vor hinter und neben unserem Fahrzeug ihre Räder abstellen, zu finden, haben mich informiert, dass neue Planungen zu einer grundlegenden Veränderung führen werden und man deshalb das Problem nun nicht mehr weiter bearbeitet. Wir finden es unverständlich, dass die Maßnahmen zum barrierefreien Umbau der U-Bahn Haltestelle, die u.a. auch aufgrund der UN-Behindertenkonvention beschlossen wurden, nunmehr ausgerechnet für unseren behinderten Sohn eine massive Benachteiligung mit sich bringen. Das elementare Anliegen unseres Sohnes, hier am Eppendorfer Baum zu leben und nicht aufs Land zu ziehen, negiert der Vertreter des PK 17 und trägt dazu bei, dass die Freizügigkeit, die mit der Ratifizierung angestrebt wird, gerade für unseren Sohn nicht mehr gewahrt wird. Wir haben die vorgelegten Pläne gesichtet und keinen Hinweis auf eine Beteiligung der Behindertenorganisationen gefunden. Die Planung ist von einem ortsfernen Architekturbüro, das sich mit dem Bau von Fahrstühlen befasst erstellt, und nur durch ein Gesprächsprotokoll, ein Antwortschreiben des Oberbaudirektors zu den geplanten Umbaumaßnahmen und eine Kampfmittelüberprüfung des BIS ergänzt.

*Das Büro „Trapez Architektur“ ist in Hamburg ansässig und hat bereits mehrere Projekte des barrierefreien Ausbaus für die HOCHBAHN durchgeführt.*

**Bezüglich der Nichtbetroffenheit des Behindertenstellplatzes 993/94, der notwendigen Folgemaßnahmen und der Beteiligung der Behindertenorganisationen wird auf die o.g. Ausführungen verwiesen (insbesondere Ziffern 1.7.13 und 2.13.1.1).**

**Die Parksituation für Kraftfahrzeuge und das illegale Abstellen von Fahrrädern im unmittelbar angrenzenden Bereich des Behindertenstellplatzes 993/94 mag im vorhandenen Bestand nicht optimal sein. Eine Lösung derartiger Probleme im öffentlichen Straßenraum hinsichtlich der Parkplätze und Stellplätze für Radfahrer ist jedoch nicht Gegenstand des Antrages, der allein den barrierefreien Ausbau der U-Bahnhaltestelle zum Gegenstand hat und haben kann.**

3.

Unterstellt wird bei den Abwägungen der Alternativvorschläge für den Standort des Fahrstuhles, dass die Schalterhalle B aus Denkmalschutzgründen nicht genutzt werden kann. Weder Schriftverkehr noch ein Gesprächsvermerk hierzu sind vorhanden. Die Schalterhalle B bietet sehr viel Raum und gute Möglichkeiten eines ergänzenden Fahrstuhlzuganges, da dort die Treppenaufgänge fast doppelte Breite zu denen der Schalterhalle A aufweisen. Die vielen älteren Personen und Familien mit Kindern, die diesen Ausgang nutzen (kürzere Wege und weniger Fahrbahnquerungen zur Alster und zur Nikolai-Kirche), würden von dem Aufzug dort sehr profitieren.

*Die nicht vorliegende Genehmigungsfähigkeit in Schalterhalle B begründet sich in erster Linie aus der bei einem dortigen Aufzugseinbau verbleibenden verminderten Treppenbreite, die gem. RUHst nicht zulässig wäre und die baulich nicht gelöst werden kann. Desweiteren sind die Durchgangsbreiten zu beiden Schalterhallen identisch. Die Treppe in Richtung Schalterhalle A erscheint optisch durch die Fahrtreppe ggf. schmaler, dies ist jedoch nicht der Fall. Hinzu kommt der laut Denkmalschutzamt erhaltens-*

*werte historische Zustand des Bahnsteigs und Schalterhalle. Die Genehmigungsfähigkeit wäre also in jedem Fall nicht gegeben.*

**Es wird auf die Ausführungen unter Ziff. 2.4 verwiesen. Im Übrigen folgt die Planfeststellungsbehörde den Ausführungen der Vorhabensträgerin zu den Treppenbreiten.**

Auch die Nähe des einzigen hier verfügbaren Taxenstandes, wäre für Besucher und Touristen von Nutzen. Zudem ergebe sich eine hervorragende Verbindung zu der an der Alster neu entstehenden Wohnanlage (Klosterhöfe) die mit den Taxen von deren Besuchern schnell erreicht werden können. Eine stilvolle alte Station mit modernen Elementen und Komfort für diese „QM 2 Reisenden“, die auch heute schon den Weg zum Klosterstern finden, zu schaffen wäre m.E. n. eine gute Lösung für die Hochbahn und die Stadt. Wenn Personen mit Handicap hier dann voll integriert den Zugang finden, trägt dies in der Außendarstellung für Hamburg zu einer deutlich verbesserten Situation bei.

Die Lösung sollte erwogen und überdacht werden um im Sinne der Betroffenen eine hilfreiche Lösung zu schaffen, die dauerhaft nutzbar (Witterungsabhängigkeit durch Integration in den Stationszugang nur in geringem Maße) ist und einen hohen Integrationscharakter hat. Damit wäre für die Besucher der Kirche, der Alster und der alsternahen Stadtteile eine gute, touristisch wertvolle Außenwirkung erreicht. Diese Chance sollte man im Rahmen des Genehmigungsverfahrens unbedingt berücksichtigen und mit der beantragenden Hochbahn erörtern.

**Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass mit den gewählten Kriterien im Rahmen der Prüfung der Variantenauswahl die größtmögliche Berücksichtigung eventuell betroffener Belange gewährleistet wurde. Es ist nicht ersichtlich, dass Kreuzfahrtreisende oder sonstige Touristen im Rahmen der Variantenauswahl einer stärkeren Gewichtung unterliegen, als andere Fahrgäste.**

**Die Integration in Stadtbild und Verkehr ist Bestandteil der Variantenuntersuchung. Dort wurden städtebauliche und auch verkehrstechnische Zusammenhänge berücksichtigt. Auch wenn in der Variantenauswahl der einzige verfügbare Taxenstand nicht explizit genannt wurde, so vermag dieser im Rahmen der Gewichtung nicht ausschlaggebend sein und die anderen abgewogenen Aspekte in den Hintergrund treten lassen. Im Übrigen wird auf die Ausführungen unter Ziff. 2.4 verwiesen.**

4.

Sofern der gewählte Standort für den Fahrstuhl nicht veränderbar ist, könnte als Alternative die Buslösung überarbeitet werden und hierbei eine Streckenverlängerung zum Bolivarpark als Endhaltestelle z.B. gegenüber dem Zugang zur Nikolai-Kirche geplant werden.

Dies würde für viele Fahrgäste den Nutzen vergrößern, die Schalterhalle B zu einem vollwertigen weiteren Zugang zu entwickeln und dazu beitragen, dass eine Verkehrsentslastung von zwei parkenden großen Bussen in den ruhigen, wenig zum Halten frequentierten Bereich am Bolivarpark verlagert wird. Aus verkehrsplanerischer Sicht wäre dies eine gute Alternative.

Die den Baumaßnahmen zu Grunde gelegten Fahrgastzahlen der Busse und der Linie U1 sowie das Verkehrsaufkommen im Straßenzug Eppendorfer Baum und Klosterstern/Kreisverkehr ließ sich aus den veröffentlichten Unterlagen nur insoweit ablesen, dass für die parallelen Planungen des Klostersternnumbaus Daten aus 2003 herangezogen wurden. Diese entsprechen insbesondere nach den veränderten Verkehrsführungen im Grindel-Viertel heute mit Sicherheit nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten und dürften deshalb auch für die Verkehrsplanungen im Eppendorfer Baum ungeeignet sein.

**Die Lage der Bushaltestellen sowie der Verlauf der Buslinien sind nicht Gegenstand des Antrags.**

**Die Begründung der Herstellung der Barrierefreiheit einer U-Bahn-Haltestelle ist grundsätzlich nicht abhängig von der Anzahl der Nutzer. Die Herstellung der Barrierefreiheit erfolgt aus der gesetzlichen Verpflichtung nach § 8 Abs. 3 PBefG auf der**

**Grundlage der Herstellung der Diskriminierungsfreiheit behinderter Menschen bezüglich der Möglichkeit der Nutzung einer U-Bahn-Haltestelle. Die prognostizierten Zahlen für die Nutzer eines Aufzuges sind daher irrelevant. Sofern auf die Leistungsfähigkeit der Straße Eppendorfer Baum im Übergangsbereich zum Kreisverkehr Klosterstern Bezug genommen wird, so wird auf die o.g. Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen (Ziffer 2.14.1).**

5.

Als betroffene Anlieger sind wir zu keinem Zeitpunkt in die Überlegungen zur Umbauplanung und der sich daraus ergebenden Neugestaltung des Öffentlichen Raumes im Bereich der Haltestelle Klosterstern einbezogen worden, obwohl wir berechnigte Interessen haben.

Wir fordern Sie auf, dafür Sorge zu tragen, dass die Verantwortlichen der antragstellenden Hochbahn zunächst die Rahmenbedingungen mit uns erörtern und solange das beantragte Planfeststellungsverfahren aussetzen. Es ist Aufgabe der Verantwortlichen Lösungen für die Betroffenen zu erarbeiten und nicht fokussiert auf einen Einzelaspekt (hier Fahrstuhlbau) zu arbeiten.

**Die Belange der durch die Maßnahme des barrierefreien Ausbaus Betroffenen wurden im Zuge des Anhörungsverfahrens ermittelt und finden Berücksichtigung in der Abwägung. Gründe, die für die Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens gesprochen hätten, waren nicht ersichtlich.**

6.

Die geplanten Baumaßnahmen erschweren darüber hinaus die Parksituation für Anwohner und Besucher in erheblichem Maße. Es werden weitere Park- und Haltemöglichkeiten genommen, wodurch auch die Praxen und Gewerbebetriebe zusätzlich belastet werden.

**Es wird auf die o.g. Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zur Parkplatzsituation und Anlieferzonen verwiesen (Ziffer 2.14.1).**

Auch wird die touristische Einbeziehung der Haltestelle an keiner Stelle der Planungen erwähnt. Die zahlreichen in- und ausländischen Touristen, die nicht nur staunend vor den schönen Fassaden stehen sondern auch gern die Geschäfte und den Ise-Markt (längster Markt Europas - beworben von der Stadt) besuchen, werden bei den vorgelegten Planungen negiert. Eine Abstimmung mit der Hamburg Marketing GmbH wäre den Planern zu empfehlen.

**Eine besondere touristische Einbeziehung der Haltestelle, die über den Denkmalschutz sowie die berücksichtigten Belange aller Fahrgäste hinausgehen, ist nicht ersichtlich und wurde mit der Einwendung auch nicht begründet.**

7.

Wie für unseren behinderten Sohn, der nur kurze Wege ohne Hilfsmittel zurücklegen kann, der Zugang zu unserer Wohnung gewährleistet wird und sich die Parksituation während der geplanten Baumaßnahmen gestaltet ist für uns elementar. Es kann nicht sein, dass diese Probleme auf die bauausführenden Gewerke verlagert werden. Hier besteht Handlungs- und Kommunikationsbedarf im Vorwege.

Wir fordern Sie deshalb auf, durch Auflagen und einzuholende Informationen für uns Klarheit für die kommenden Bauzeiten mit akzeptablen Lösungen zu schaffen.

**Es wird auf die Nebenbestimmungen, hier insbesondere die Ziffern 1.7.2, 1.7.5 und 1.7.13 verwiesen. Darüber hinaus hat die Vorhabensträgerin im Rahmen des Erörterungstermins zugesagt, dass Ansprechpartner der Vorhabensträgerin benannt werden, die während der Bauzeit für Fragen zu den Bauarbeiten zur Verfügung stehen.**

(...)

### 2.14.5 Einwendung 5

(...) Die den Baumaßnahmen zu Grunde gelegten Fahrgastzahlen der Busse und der Linie U1 sowie das Verkehrsaufkommen im Straßenzug Eppendorfer Baum und Klosterstern/Kreisverkehr ließ sich aus den veröffentlichten Unterlagen nur insoweit ablesen, dass für die parallelen Planungen der Baumaßnahme Klosterstern Daten aus 2003 herangezogen wurden. Diese entsprechen insbesondere nach den veränderten Verkehrsführungen im Grindel-Viertel heute mit Sicherheit nicht mehr den aktuellen Gegebenheiten. Darüber hinaus sind die (Taxi-)Fahrten zum Flughafen und Krankentransporte in die Uniklinik Eppendorf in den letzten Jahren drastisch gestiegen. Es sollten im Rahmen des Genehmigungsverfahrens unbedingt aktuelle Zahlen von dem Antragsteller angefordert werden.

*Alle relevanten Informationen können neben den Plänen auch dem Erläuterungsbericht entnommen werden.*

**Sofern auf die Leistungsfähigkeit der Straße Eppendorfer Baum im Übergangsbereich zum Kreisverkehr Klosterstern Bezug genommen wird, so wird auf die o.g. Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen (Ziffer 2.14.1). Die Darstellung der Leistungsfähigkeit beinhaltet auch Fahrten von Taxen. Es ist nicht ersichtlich, dass diese separat zu bewerten sind. Die Verkehrsdirektion hat im Rahmen des Erörterungstermins dargestellt, dass es keine Statistik gäbe, die die Zahl von Krankentransporten durch den Eppendorfer Baum beinhalten würde. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass bei Vorliegen der Leistungsfähigkeit von öffentlichen Straßen auch die übliche Nutzung durch Krankentransporte gegeben ist.**

Als Bürger der Stadt Hamburg und Anwohner im Eppendorfer Baum wünsche ich mir daher eine konstruktive Einbeziehung der beteiligten Bevölkerung und insbesondere der Unternehmer, die in unserer Straße Ihre Einzelhandelsgeschäfte betreiben.

**Hinsichtlich der Beteiligung Betroffener im Rahmen des barrierefreien Ausbaus wird auf die o.g. Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen (Ziffer 2.14.1). Der eventuell weiter erfolgende Umbau im Straßenbereich ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, vgl. Ziffer 2.13.1.1.**

### 2.14.6 Einwendung 6

Da mit diesem Um- und Ausbau verschiedene andere Baumaßnahmen gekoppelt werden sollten, ist eine vorzeitige Festlegung auf den Standort des Aufzuges an die jetzt vorgesehene Stelle eine Vorentscheidung auch für die Folgemaßnahmen. Hier sollten aber alle Anwohner und Gewerbetreibende mit eingebunden und befragt werden.

*Auf die grundsätzliche Stellungnahme wird Bezug genommen (Ziffer 2.13.1.1).*

**Hinsichtlich der Festlegung des Standortes des Aufzuges sowie notwendigen Folgemaßnahmen wird auf die oben gemachten Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen. Hinsichtlich der Beteiligung Betroffener im Rahmen des barrierefreien Ausbaus wird auf die o.g. Ausführungen der Planfeststellungsbehörde verwiesen (Ziffer 2.14.1). Der eventuell weiter erfolgende Umbau im Straßenbereich ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, vgl. Ziffer 2.13.1.1.**

## 2.15 Entscheidung über die Einwendungen zur Planänderung

### 2.15.1 Einwendung Ä1

1. Entgegen der Darstellung in Ihrem Schreiben können wir nicht erkennen, dass die Planänderung den Wünschen unserer Mandanten folgt. Es wurde im Rahmen der Einwendungen und des Erörterungstermins sehr deutlich, dass die Baustelleneinrichtungsflächen möglichst minimiert und vom Standort verschoben werden sollten. Beides ist nicht der Fall. Ausweislich der übersandten Pläne sind die bisherigen Baustelleneinrichtungsflächen voll-

umfänglich erhalten geblieben und lediglich um weitere Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich der Bushaltestelle ergänzt worden. Auch die Flächen im Kreisel Klosterstern sind nun nicht mehr im Innenbereich, sondern auf dem Parkstreifen eingezeichnet. Die Vergrößerung der Baustelleneinrichtungsflächen wird von unseren Mandanten abgelehnt.

*Die vorliegende Planung der Baustelleneinrichtungsflächen wurde auf Basis der Stellungnahmen im Planfeststellungsverfahren und dem hiermit verbundenen Erörterungstermin konkretisiert. Hiernach war sicherzustellen, dass die Beeinträchtigungen der Baustelle so gestaltet werden, dass eine Beeinträchtigung der anliegenden Gewerbetreibenden und Anwohner so gering wie möglich gehalten werden. Die HOCHBAHN entspricht diesen Anforderungen mit der vorgelegten Planung der Baustelleneinrichtungsflächen.*

*Die im Kreisel dargestellte Baustelleneinrichtungsfläche bezieht sich auf ein einziges Segment der Umfahrt. Die Fläche wurde so gewählt um eine Beeinträchtigung des Baumbestandes im Kreisel zu vermeiden. Die Nutzung der weiteren Flächen kann entsprechend der jetzigen Nutzung auch weiterhin erfolgen. Wir weisen in diesem Zuge aber darauf hin, dass es sich hierbei um keine öffentlich ausgewiesenen Parkplätze handelt, trotzdem die Flächen entsprechend genutzt werden.*

**Im Zuge des Erörterungstermins hat die Vorhabensträgerin darauf hingewiesen, dass die auch nach Antragstellung fortgeführte Planung das Erfordernis ergeben habe, die Baustelleneinrichtungsflächen im Gegensatz zum ursprünglichen Antrag zu verändern. Ein Plan wurde während des Erörterungstermins noch nicht vorgelegt. Im Erörterungstermin wurde wie zuvor bereits in den Einwendungen deutlich, dass von Seiten der Einwender insbesondere die Freihaltung der Anlieferzonen sowie größtmögliche Rücksichtnahme durch die Bautätigkeiten auf die Anwohner und Geschäfte, bei geringstmöglicher Inanspruchnahme von Flächen, gefordert wurde. Diesen Forderungen sind die Vorhabensträgerin sowie die Planfeststellungsbehörde im Wesentlichen nachgekommen. Die neu hinzugekommenen Baustelleneinrichtungsflächen werden auf Flächen der Bushaltestellen und Gehwegflächen positioniert, sodass die Anlieferzonen nunmehr vollständig freigehalten werden und keine weiteren Parkplätze in Anspruch genommen werden müssen. Zudem hat die Planfeststellungsbehörde diverse Nebenbestimmungen erlassen, die den in den Einwendungen und im Erörterungstermin erhobenen Forderungen entsprechen, vgl. Ziffer 1.7.**

**Das Maß der Baustelleneinrichtungsflächen und deren Nähe zu den Gebäuden und Geschäften werden unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen für zulässig gehalten. Insbesondere die Nähe der Baustelleneinrichtungsflächen zu den Zugängen der Haltestelle wird in Anbetracht eines dadurch schnelleren Bauablaufs und der durch den kurzen Weg reduzierten Beeinträchtigungen (die steigen, je größer die Entfernung zur Baustelle und damit der Transportweg ist) sowie der hierdurch beförderten Gewährleistung einer möglichst kurzen Bauzeit für erforderlich gehalten, um die Auswirkungen durch die Bautätigkeiten insgesamt zu minimieren.**

2. Derzeit finden Bauarbeiten an der U-Bahn Haltestelle Klosterstern statt. Die Rechtsgrundlage hierfür ist nicht bekannt. Im Zuge dieser Arbeiten ist festzustellen, dass der Vorhabenträger in einem großen Maße öffentliche Parkflächen in Anspruch nimmt. So wurde beispielsweise heute Mittag festgestellt, dass sieben Werkstattwagen der verschiedenen Gewerke dauerhaft die kostenpflichtigen (Kunden-) Parkplätze sowie die Be- und Entladezonen belegen. Die Fahrzeuge sind hierbei mit Gebührenbefreiung für die Parkplatzgebühren ausgestattet.

*Es handelt sich ausschließlich um Arbeiten innerhalb der Haltestelle, die weder Bestandteil des Planfeststellungsverfahrens oder in diesem zu genehmigen sind.*

**Es wird auf die Ausführungen der Vorhabensträgerin verwiesen.**

*Die tätigen Firmen sind angehalten die öffentlichen Parkplätze im Eppendorfer Baum freizuhalten.*

**Die Vorhabensträgerin hat dafür Sorge zu tragen, dass ihre Weisungen beachtet werden. Aus diesem Grunde ist in diesem Planfeststellungsbeschluss eine entsprechende Nebenbestimmung ergangen, vgl. Ziffer 1.3.**

3. Es wird gerügt, dass der Vorhabenträger nicht - wie im Erörterungstermin zugesagt - sensibel mit der Baustelleneinrichtung umgeht. Eine Vergrößerung der zur Verfügung stehenden Flächen wird abgelehnt. Die Planfeststellungsbehörde wird aufgefordert, allein das minimal notwendige an Baustelleneinrichtungsfläche zuzulassen und dem Vorhabenträger aufzugeben, mit der tatsächlichen Einrichtung sparsam und rücksichtsvoll umzugehen. Dabei ist dem Vorhabenträger zuzumuten, dass die Baustelleneinrichtung nicht allein am Kriterium der Bequemlichkeit für ihn eingerichtet wird. So kann beispielsweise das Baustellenmaterial auch über die Schienen der Linie U1 zur Verfügung gestellt werden und die straßenseitige Anlieferung so über eine andere Haltestelle erfolgen. Die Planfeststellungsbehörde wird aufgefordert solche weitergehenden Maßnahmen zu prüfen und zugunsten der Einwender entsprechende Schutzauflagen festzusetzen.

*Der Einsatz von Arbeitszügen ist bereits eingeplant und wird soweit wie möglich in Anspruch genommen. Ohne den Einsatz von Arbeitszügen würden erheblich größere Baustelleneinrichtungsflächen im Straßenraum benötigt.*

**Es wird auf die o.g. Ausführungen und die Nebenbestimmungen insbesondere unter den Ziff. 1.7.2 bis 1.7.4 verwiesen.**

### **2.15.2 Einwendung Ä2**

Unsere Mandantin ist Eigentümerin und Verwalterin des Wohn- und Geschäftshauses unter der Belegenheit Eppendorfer Baum X (Hausnummer ist der Planfeststellungsbehörde bekannt). Im Erdgeschoss befinden sich zwei Geschäfte, die gewerblich genutzt werden. Es handelt sich dabei um ein Obst- und Gemüsegeschäft sowie ein Fleischereigeschäft. Außerdem befinden sich im Wohngebäude insgesamt 10 Wohnungen. Mit Schreiben vom 12.02.2015 unterrichteten Sie über eine optimierende Ergänzung der Planung des barrierefreien Ausbaus der U-Bahn Haltestelle Klosterstern im Hinblick auf die Baustelleneinrichtung. Namens und in Vollmacht meiner Mandantschaft erhebe ich im Planänderungsverfahren nachfolgende Einwendungen.

1. Bisher war ausweislich des Plans Nr. I C (260) 245/0001 geplant, insgesamt vier Baueinrichtungsflächen für Materialanlieferung und Materiallagerung herzustellen. Zwei der geplanten Flächen sollen im Eppendorfer Baum errichtet werden, und zwar mit den Ausmaßen 4,50 m x 20 m auf Höhe der Belegenheit Eppendorfer Baum 12 und 14. Dem Plan ist dann weiter zu entnehmen, dass auch auf der gegenüberliegenden Straßenseite in Höhe Eppendorfer Baum 11 eine Baueinrichtungsfläche (4,50 m x 12 m) errichtet werden soll.

2. Diese beiden Baueinrichtungsflächen sollen auch nach der veränderten Planung beibehalten werden. Zudem sollen ausweislich des im Schreiben vom 12.02.2015 beigefügten Plans (I C (260) 245/0001b) zusätzlich zwei weitere Baueinrichtungsflächen im Eppendorfer Baum errichtet werden.

*Durch eine zeitlich begrenzte, aber dennoch mit großem betrieblichen und finanziellen Aufwand verbundene Umorganisation der Bushaltesituation ist es möglich, Bus- Überliegeplätze als Baustelleneinrichtungsflächen während der Bauzeit zu nutzen. Hierdurch kann auf eine dauerhafte Nutzung der Anlieferzonen als Baustelleneinrichtungsflächen verzichtet werden.*

*Wie bereits in vorherigen Stellungnahmen und im Erörterungstermin zugesichert, werden die Baustelleneinrichtungsflächen im Eppendorfer Baum im Bereich der Zugänge grundsätzlich nur während der im Sommer terminierten Streckensperrung (16.07. bis*

26.08.15) zeitgleich beansprucht. Zur Sicherstellung des U-Bahn-Betriebes nach der Sperrung werden die Flächen in den verbleibenden Zeiten, entsprechend dem Arbeitsfortschritt, jeweils nur einseitig benötigt.

Die tatsächliche Größe der zusätzlich geplanten Baueinrichtungsflächen, insbesondere vor dem Wohn- und Geschäftsgebäude meiner Mandantin ist dem Baustelleneinrichtungsplan I C (260) 245/0001b nicht zu entnehmen. Erkennbar ist lediglich, dass die Baustelleneinrichtungsfläche direkt vor dem Wohn- und Geschäftsgebäude unserer Mandantin positioniert werden soll. Von der Baustelleneinrichtungsfläche umfasst sind dann offenbar die derzeitige Fläche der Bushaltestelle und ein umgrenzter Straßenraum.

Es wird beanstandet, dass den Plänen die genaue Größe der Baueinrichtungsflächen nicht zu entnehmen ist.

*Abgesehen von der im Plan 1 C (260) 245/0001b ausgewiesenen Vermaßung der Baustelleneinrichtungsflächen ist zu erkennen, dass sich diese an vorhandenen Straßenkanten orientieren und damit logisch nachvollziehbar sind. Die Ausmaße der Baustelleneinrichtung sind daher klar erkennbar.*

**Auf dem Plan 1 C (260) 245/0001b sind alle Baustelleneinrichtungsflächen mit Maßangaben in der Länge und Breite angegeben. Unmittelbar vor dem Haus der Einwenderin ist erkennbar, dass die Baustelleneinrichtungsfläche bis an den nicht geradlinigen Verlauf der Straßenkante heranreicht. Der Umfang der Inanspruchnahme der Flächen ist daher hinreichend genau bestimmt und nachvollziehbar.**

Nach den Plänen ist auch nicht plausibel, aus welchem Grund von bisher geplanten vier Baustelleneinrichtungsflächen nunmehr nach den neueren Planungen sechs Baustelleneinrichtungsflächen und insbesondere im Bereich der Einwenderin Flächen erforderlich sind.

Die Errichtung einer Baustelleneinrichtungsfläche vor der Belegenheit der Einwenderin wird ausdrücklich abgelehnt.

*In der ursprünglich eingereichten Planung waren um die Treppenabgänge im Eppendorfer Baum bereits Arbeitsflächen (rot) eingezeichnet.*

*Auf eine Konkretisierung der Nutzung von umliegenden Flächen wurde, zugunsten einer im Bauablauf notwendigen Flexibilität, verzichtet. Eine Abstimmung hierüber sollte im Bauzeitraum mit den zuständigen Stellen (Fachamt Management öffentlicher Raum, Polizei etc.) und einer hiermit verbundenen Erteilung einer temporären Sondernutzungs Genehmigung erreicht werden.*

**Im Planfeststellungsbeschluss ist über die vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahme aller Flächen zu entscheiden. Diese Entscheidung kann nicht der Ausführungsplanung überlassen bleiben.**

*In den Stellungnahmen und Erörterungstermin zum Planfeststellungsverfahren wurde nun jedoch die Anforderung gestellt eine Konkretisierung der Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich der Treppen vorzunehmen, da befürchtet wurde, dass die angrenzenden Anlieferzonen und Parkplätze dauerhaft beansprucht werden könnten. Dieser Anforderung einer Konkretisierung kommen wir mit unserer vorgelegten Planung und durch die temporäre Umorganisation des Busbetriebes nach. Die weiteren eingezeichneten Flächen im Bereich der Treppen waren somit zwar nicht in der ursprünglichen Planung dargestellt, würden aber jedoch in jedem Fall, je nach Baufortschritt, beansprucht werden müssen. Wir weisen in diesem Zuge auch nochmals auf unsere Zusage hin, dass eine gleichzeitige Beanspruchung der Flächen vorrangig nur im Zuge der Sperrung im Sommer (16.07.15 -26.08.15) notwendig sein wird. Im weiteren Bauverlauf werden die Flächen gemäß Baufortschritt bei zeitgleichem U-Bahn-Betrieb nur gem. Notwendigkeit beansprucht.*

*Des Weiteren möchten wir in diesem Zuge darauf hinweisen, dass wir die ausgewiesenen Flächen im Verhältnis zu den auszuführenden Arbeiten als angemessen erachten.*

*Im Vergleich hierzu legen wir einige Fotos einer Baumaßnahme mit Baustelleneinrichtungsflächen ebenfalls am Eppendorfer Baum bei. Wie hier zu sehen ist, werden sowohl Gehweg, als auch Parkstreifen und sogar Straßenraum großflächig beansprucht. Wir bitten Sie diese Tatsache bei der Beurteilung der von uns ausgewiesenen Flächen zu berücksichtigen.*

**Im Zuge des Erörterungstermins hat die Vorhabensträgerin darauf hingewiesen, dass die auch nach Antragstellung fortgeführte Planung das Erfordernis ergeben habe, die Baustelleneinrichtungsflächen im Gegensatz zum ursprünglichen Antrag zu verändern. Ein Plan wurde während des Erörterungstermins noch nicht vorgelegt. Im Erörterungstermin wurde wie zuvor bereits in den Einwendungen deutlich, dass von Seiten der Einwender insbesondere die Freihaltung der Anlieferzonen sowie größtmögliche Rücksichtnahme durch die Bautätigkeiten auf die Anwohner und Geschäfte, bei geringstmöglicher Inanspruchnahme von Flächen, gefordert wurde. Diesen Forderungen sind die Vorhabensträgerin sowie die Planfeststellungsbehörde im Wesentlichen nachgekommen. Die neu hinzugekommenen Baustelleneinrichtungsflächen werden auf Flächen der Bushaltestellen und Gehwegflächen positioniert, sodass die Anlieferzonen nunmehr vollständig freigehalten werden und keine weiteren Parkplätze in Anspruch genommen werden müssen. Zudem hat die Planfeststellungsbehörde diverse Nebenbestimmungen erlassen, die den in den Einwendungen und im Erörterungstermin erhobenen Forderungen entsprechen, vgl. Ziffer 1.7.**

**Das Maß der Baustelleneinrichtungsflächen und deren Nähe zu den Gebäuden und Geschäften wird unter Berücksichtigung der erteilten Nebenbestimmungen für zulässig gehalten. Insbesondere die Nähe der Baustelleneinrichtungsflächen zu den Zugängen der Haltestelle wird in Anbetracht eines dadurch schnelleren Bauablaufs und der durch den kurzen Weg reduzierten Beeinträchtigungen (die steigen, je größer die Entfernung zur Baustelle und damit der Transportweg ist) sowie der hierdurch beförderten Gewährleistung einer möglichst kurzen Bauzeit für erforderlich gehalten, um die Auswirkungen durch die Bautätigkeiten insgesamt zu minimieren.**

3. Die Errichtung einer Baustelleneinrichtungsfläche vor der Belegenheit der Einwenderin stellt eine erhebliche Beeinträchtigung für die Wohn- und Gewerbe-Mieter meiner Mandantin dar. Auch Eingriffe in die eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetriebe der dort ansässigen Firmen sind nicht hinzunehmen.

Sofern die Baustelleneinrichtungsfläche überhaupt und wenn in dieser Größe notwendig ist, sind sämtliche Beeinträchtigungen für meine Mandantschaft und die Mieter meiner Mandantschaft zu verhindern, jedenfalls zu minimieren.

Die Flächeninanspruchnahme ist so gering wie möglich zu halten.

*Die dargestellten Baustelleneinrichtungsflächen sind so gewählt worden, dass ein zügiger und reibungsloser Bauablauf, der auch den anliegenden Gewerbetreibenden, Anwohnern und Passanten am Herzen liegen dürfte, möglich ist. Hierbei ist es das Ziel, einen Kompromiss zwischen Bautätigkeit und kleinstmöglicher Beeinträchtigung der Umgebung zu erreichen.*

**Es wird auf die o.g. Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zu den Baustelleneinrichtungsflächen sowie die Nebenbestimmungen Ziff. 1.7.2 bis 1.7.4 verwiesen.**

Außerdem ist jederzeit ungehinderter Zugang zum Haus zu gewährleisten. Die Mieter der Wohnungen müssen jederzeit ungehinderten Zugang zum Haus haben. Darüber hinaus ist zu gewährleisten, dass sowohl Angestellte, Kunden als auch Lieferanten jederzeit Zugang zu den Gewerbebetrieben im Erdgeschoss haben. Beeinträchtigungen des Kunden- und Anlieferverkehrs sind zu vermeiden.

**Es wird auf die o.g. Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zu den Baustelleneinrichtungsflächen sowie die Nebenbestimmungen Ziff. 1.7.2 bis 1.7.4 verwiesen.**



Weiterhin ist jederzeit zu gewährleisten, dass sowohl Rettungsfahrzeuge als auch die Feuerwehr ungehindert an und in das Haus Eppendorfer Baum 4 gelangen können.

**Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens (inklusive der Planänderung) ist die Behörde für Inneres (Feuerwehr) beteiligt worden und hat keine Bedenken geäußert. Im Übrigen wird auf Ziffer 1.7.2 verwiesen.**

Es ist nach dem Plan im Änderungsverfahren nicht ersichtlich, in welcher Tiefe die Baustelleneinrichtungsfläche an das Gebäude der Einwenderin heranrückt. Dies wird beanstandet. Ihrem Schreiben vom 12.02.2015 ist lediglich zu entnehmen, dass der Gehweg vor dem Gebäude in ca. 2,50 m Breite durchgängig erhalten bleiben soll. Jedenfalls sind der Gehweg und insbesondere die Außenflächen für die gewerbliche Nutzung im Erdgeschoss weiterhin zu ermöglichen. Die Gewerbebetreibenden im Erdgeschoss benötigen einen Teil der Gehwegflächen für ihr Warenangebot. Dies ist zu berücksichtigen und auch während der Bauzeit zu gewährleisten. Die Außenbereichsflächen sind von jeglichen Beeinträchtigungen freizuhalten.

Es ist auch zu gewährleisten, dass Personen mit Kinderwagen, Laufkundschaft, Lieferanten etc. unbeeinträchtigt den Gehweg benutzen können und trotzdem die Gewerbebetriebe die Außenflächen ebenfalls unbeeinträchtigt nutzen können.

*Die Baustelleneinrichtungsflächen befinden sich auf öffentlichem Grund. Die Zugänglichkeit der anliegenden Gebäude wird, wie in dem vermaßten Plan 1 C (260) 245/0001b ausgewiesen, mit einer verbleibenden Mindestgehwegbreite von 2,50m sichergestellt. Ein exklusives Nutzungsrecht öffentlicher Flächen vor Gebäuden von darin angesiedelten Gewerbebetreibenden besteht nicht.*

**Bei den genannten Gehwegflächen vor den Geschäften der Gewerbebetreibenden handelt es sich zum Teil um private Verkehrsflächen im Sinne von § 25 HWG. Danach haben Anliegerinnen und Anlieger diese Flächen dem allgemeinen Verkehr zugänglich zu machen und so herzurichten und dauerhaft zu unterhalten, dass Gefahren für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs nicht entstehen können. Das Aufstellen von Gegenständen auf diesen Flächen bedarf der Erlaubnis der Wegeaufsichtsbehörde. Nach Auskunft der zuständigen Wegeaufsichtsbehörde liegen keine Sondernutzungserlaubnisse für die Nutzung der Flächen vor dem Gebäude der Einwenderin vor. Die Nutzung dieser Außenflächen für das Warenangebot ist daher derzeit unzulässig und müsste bei der Wegeaufsichtsbehörde beantragt werden.**

**Die verbleibende Breite des Gehweges ist auch bei Begegnungsverkehr ausreichend, um diesen von Personen mit Kinderwagen, Rollstühlen u.ä. benutzen zu können.**

Auch bleibt unklar, ob die Baustelleneinrichtungsflächen eingezäunt, entsprechend geschützt und ggf. nachts auch beleuchtet werden.

*Eine nächtliche Beleuchtung der Baustelleneinrichtungsflächen ist nicht vorgesehen. Die Flächen sollen mit mobilen Bauzäunen abgetrennt werden. In Abstimmung bietet die HOCHBAHN an, dass anliegende Geschäfte hieran Hinweisschilder (jedoch keine Werbung) auf ihre Geschäfte anbringen können.*

**Es wird auf die Ziffern 1.7.2 und 2.7 verwiesen.**

4. Sofern aufgrund der Baustelleneinrichtungsfläche etwaige Beeinträchtigungen bei den Mietern bzw. Gewerbemietern eintreten, sind diese seitens der Vorhabenträgerin zu entschädigen. Auch etwaige zusätzliche Reinigungs- oder Wartungskosten, die bei der Einwenderin entstehen, sind seitens der Vorhabenträgerin zu erstatten.

**Es wird auf die o.g. Ausführungen der Planfeststellungsbehörde zu den Baustelleneinrichtungsflächen sowie Auswirkungen durch die Baumaßnahme verwiesen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind die Beeinträchtigungen zumutbar und verhältnismäßig und daher keine Gründe ersichtlich, die das Festsetzen einer Entschädigung rechtfertigen würden.**

Es wird auch angeregt, die Gewerbemieter ebenfalls über das Planänderungsverfahren zu informieren und Gelegenheit für Einwendungen zu geben.

**Die genannten Firmen sind im Rahmen des Planänderungsverfahrens beteiligt worden.**

Es wird gefordert, im Rahmen der Planänderung einen erneuten Erörterungstermin durchzuführen, um die Einzelheiten entsprechend zu diskutieren. Jedenfalls sind die Planunterlagen im Planänderungsverfahren nicht plausibel, sodass eine abschließende Bewertung der Beinträchtigungen erst vorgenommen werden kann, wenn entsprechend detaillierte Planunterlagen hier vorliegen.

*Einen weiteren Erörterungstermin halten wir für nicht notwendig und zielführend, da im Verfahrensverlauf bereits eine Auslegung der Planunterlagen und ein damit verbundener, fristgerecht durchgeführter und umfassender, Erörterungstermin stattgefunden hat. Für einen weiteren Erörterungstermin besteht keine Veranlassung.*

**Einen neuerlichen Erörterungstermin hinsichtlich der Planänderung sieht § 73 Abs. 8 HmbVwVfG grundsätzlich nicht vor. Auch nach § 29 Abs. 1a Nr. 5 PBefG konnte auf die Durchführung eines Erörterungstermins hinsichtlich der Planänderung verzichtet werden, da der Sachverhalt umfangreich aufgeklärt ist, keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu besorgen sind und kein weiterer Informationsgewinn zu erwarten war.**

### **3 Gesamtabwägung**

Die bisherigen Ausführungen zeigen, dass die jeweils benannten öffentlichen oder privaten Belange dem barrierefreien Ausbau der U-Bahn-Haltestelle nicht entgegenstehen. Die Planfeststellungsbehörde ist auch in der Gesamtschau aller betroffenen öffentlichen und privaten Belange der Auffassung, dass das Vorhaben den Zielsetzungen des Personenbeförderungsgesetzes sowie den Anforderungen des öffentlichen Personennahverkehrs entspricht und diese Belange im Ergebnis der Abwägung die von der Planung negativ betroffenen öffentlichen und privaten Belange überwiegen.

### **4 Kosten**

Nach den §§ 1, 2 und 9 des Gebührengesetzes in Verbindung mit § 1 Abs. 3 der Gebührenordnung für die Verkehrsverwaltung sind für die vorstehende Entscheidung von der Vorhabenträgerin Verwaltungsgebühren zu entrichten, die in einem gesonderten Bescheid erhoben werden.

### **5 Rechtsmittelbelehrung**

Gegen den Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

**Hamburgischen Obergericht**

**Lübeckertordamm 4**

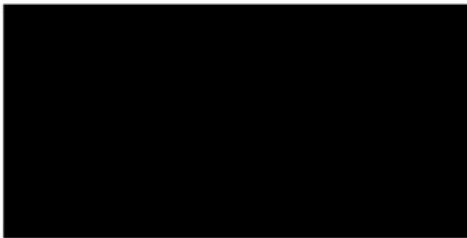
**20099 Hamburg**

erhoben werden.

## **6 Anhang: Schlüsselnummernverzeichnis**

Einwender werden in diesem Beschluss aus Datenschutzgründen nach Schlüsselnummern benannt. Das Schlüsselnummernverzeichnis (Seite 76 dieses Beschlusses) wird neben den Einwendern nur der Vorhabensträgerin und – soweit für ihre Belange erforderlich - den Trägern öffentlicher Belange bekannt gegeben.

Hamburg, 11.03.2015



## **Anhang: Schlüsselnummernverzeichnis**

**Einwendung 1**

**Einwendung 2**

**Einwendung 3**

**Einwendung 4**

**Einwendung 5**

**Einwendung 6**

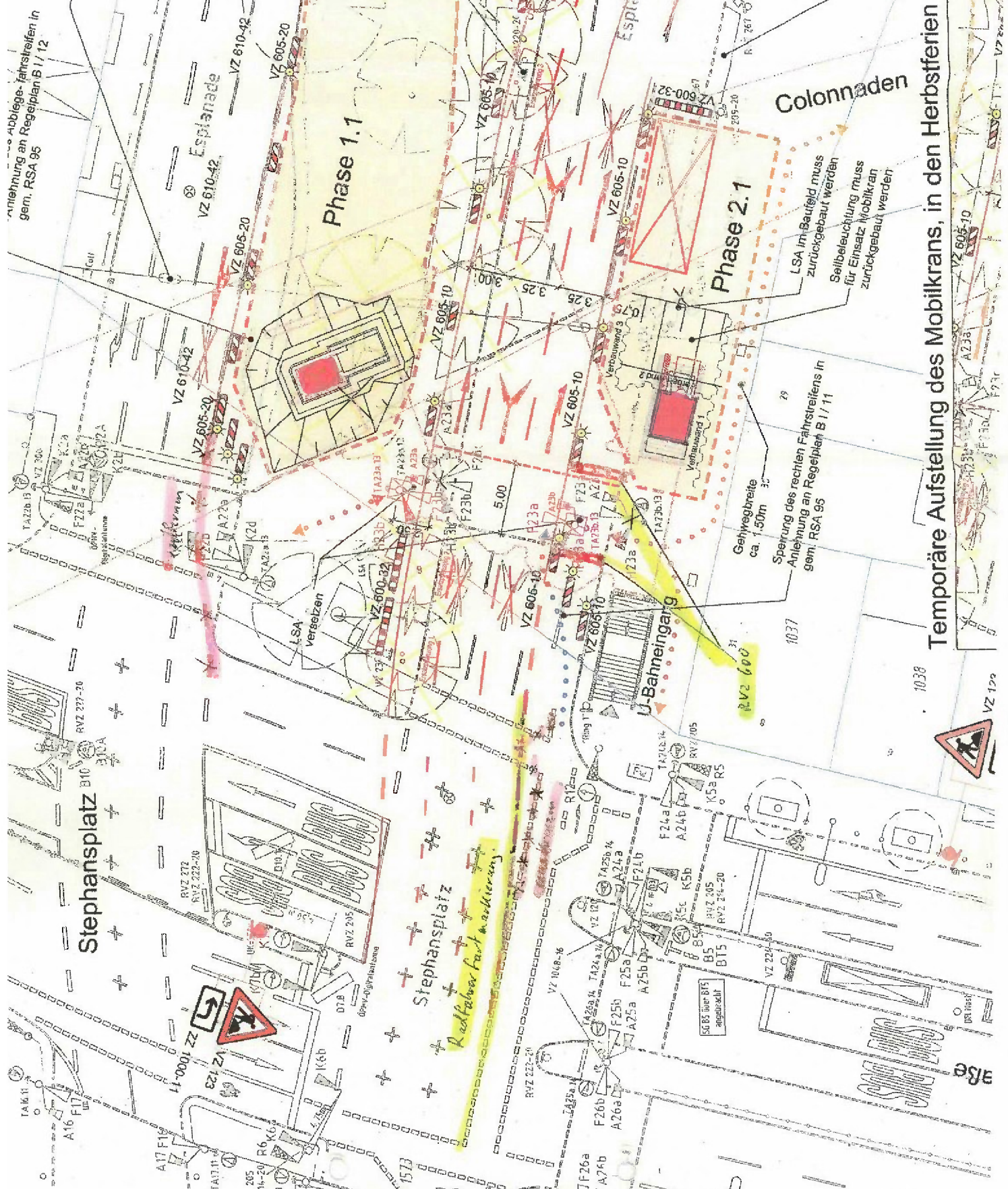
**Einwendung Ä1**

**Einwendung Ä2**

Abbiegeregeln an Regelplan B 1 / 12  
gem. RSA 95

Seitbeleuchtung muss  
für Einsatz Mobilkran  
zurückgebaut werden

Kloappfel VZ 1000  
auf S. 54



Temporäre Aufstellung des Mobilkrans, in den Herbstferien (19.10.15 - 30.10.2015)



VZ 100